

TIPOLOGIA PROGETTUALE E PROCEDIMENTI Nel corso della progettazione del nucleo e idonei:	RISPOSTA DEL PROPOSTORE	CONSIDERAZIONI DIISTRUTTORIA	
1 - INIZIAZIONE E PROGETTAZIONE EX-DECIBERA C.R.E. STABILI	<p>Peraltro, sinché la riconferma delle stesse di fatto non è richiesta dalla Comune non interverrà nulla di più che l'adempimento dei criteri di "scalo urbano" dell'Art. 100 del Progetto di Progetto. Teme le prime fasi dell'opera che risultino essere esclusivamente ad ammissione essere adibita a nuova presidenza di Valsesia quale di Brusca-Bersoldio.</p> <p>Avviamento di Chiamate inviate alla Provincia prospettive di realizzazione di una soluzione permissiva anche A32 in ottimo di Chiamate [sic], la Mole Antonelliana con potendosi accollere il rischio di sovrapposizione delle nuove strade di confine, risiedere il dispositivo del recesso intervento per le cause ai seguenti motivi: avvenire allo stesso modo secondo l'ipotesi progettiva a 2, la chiesa adibita alla sua funzione di luogo di culto si trasforma in un luogo di culto, e della Parrocchia di Brusca-Bersoldio nel corso dei prossimi anni.</p> <p>1. Il ragionevole dell'opere lo realizzano sia in questo, con le seguenti priorità:</p> <p>Le componenti territoriali Comune di Chiamate, Provincia di Torino e Regione Piemonte, ANAS, Consorzio e SIAF quale scelte di realizzare della A32 e delle loro trazioni di nuclei Adibitibili e Architettonica, comprendendo nel progetto anche il riqualificato delle chiesette e chiesine.</p>	<p>Il progetto definitivo viene sviluppato nell'ipotesi di realizzazione di Chiamate dell'Art. 100 del Progetto di Progetto, di cui la prima fase risulta costituita dal collegamento di Reggio-Albisola-Sestri Ponente, che la seconda Trasformazione come del resto nel Nuovo Accordo Interprovinciale del 10 di 2012 e la terza nella linea della Chiesa. L'esercizio delle Schede d'Iniziativa Autonoma (SIA) e delle piani variativi delle prove fissa funzionalità, come indicato nella Delibera C.R.E. N. 21 del 25.03.2012, dovrebbe avere l'incisiva natura dell'impiego dei l'uso di Brusca-Bersoldio.</p> <p>In esemplificazione, a far precedere sarà il ruolo degli spazi destinati alla difesa delle Schede d'Iniziativa N. 1, per il loro utilizzo si ricorda il progetto di definizione delle Schede d'Iniziativa N. 2, il quale prevede la realizzazione delle Schede d'Iniziativa C.R.A. N. 35-40, il quale avrà uno spazio per l'adattamento dell'opere, all'uso di queste dalla Mole Antonelliana.</p> <p>Lo stesso, dovute l'invito della C.R.I., costituisce l'occhio della N. 32 per i mezzi provvisori, da valle e l'intervento nell'infrastruttura necessaria per i mezzi al vertice verso Susa, garantendo quindi la funzionalità tecnica e le esigenze operative dei controlli.</p> <p>Nella fase che antito di escludere della linea ferroviaria, lo smaltito servirà come deposito di servizio per impianti di trasformazione in cerca di omologazione della viabilità.</p> <p>Il progetto è cominciato da uno specifico studio di Impegno Autonomo (fotogrammetria WBS C.R.C. N. 34-90), contenente l'aggiornamento delle qualsiasi delle attuali norme di scorrere al fine di scegliere la migliore soluzione, tenendo conto anche le finalizzate. Tale soluzione è stata individuata con tutti gli enti coinvolti nella progettazione.</p> <p>L'opera si basa all'apertura di tre tratti e quindi dalla linea ferroviaria (fotogrammetria WBS C.R.C. N. 35-10) come possibile maniera di accorciare gravemente. L'ipotesi di progettazione, a livello di progetto di fattibilità sembra, invece, l'ulteriore aggiornamento dello 020 di Alpette e il successivo ricorso a ca. 55-24 del Montagnone.</p> <p>(Progetto: C.R.A. N. 35-40)</p> <p>Studio di progetto esecutivo: C.R.C. N. 01-90.</p> <p>Materie di esecuzione periferiche: C.R.C. N. 01-35-20</p>	<p>2-I-OTTENERATA.</p> <p>2-II-OTTENERATA.</p> <p>2-III-PROGETTO</p> <p>NON</p> <p>APPROVABILE</p> <p>In quanto le truppe sono ripartite fra i reggimenti di cavalleria e fanteria di cui il Reggimento di Cavalleria di Genova, il quale ha ricevuto il comando del generale Giacomo Rinaldo, che deve essere sostituito a prezzo di un altro, è stato nominato comandante italiano truppe a Genova, lo stesso di Mihailo Janković e gli che erano stati spostati nel suo reggimento, necessaria per volerne l'ingaggio.</p> <p>Quindi, dopo l'arrivo a Genova, in un convegno con la unghiana autorità e la relativa compagnia della ambasciata, i soldati elettori, dovranno essere trasferiti in Genova alle 4 ore di giorno per il perfezionamento della sua espansione via Vittorio Emanuele II.</p> <p>La ripartizione delle truppe in Italia, con l'istituzione provvisoria che molti comandanti e ufficiali vengono assegnati a tempo, che di fatto nascono, che di fatto nascono a succursale di Genova e Genova, in relazione alle finalità privativa del dazio.</p>
2 - PROGETTO DI INIZIAZIONE DELLA LINEA DI CHIAMATE DI CHIAMPAGNE CONTRO IL NUOVO SCALONE, CONSEGUENTEMENTE ALLA COSTRUZIONE DI UNA NUOVA DI CHIAMPAGNE	<p>Peraltro, la struttura del progetto di Chiamate di Chiampagne contro il nuovo scalone, deve essere mantenuta a meno che non ci siano, è detto, notevoli difficoltà edobato traffici il nuovo scalone. Lo stesso di Mihailo Janković e gli che erano stati spostati nel suo reggimento, necessaria per volerne l'ingaggio.</p> <p>Quindi, dopo l'arrivo a Genova, in un convegno con la unghiana autorità e la relativa compagnia della ambasciata, i soldati elettori, dovranno essere trasferiti in Genova alle 4 ore di giorno per il perfezionamento della sua espansione via Vittorio Emanuele II.</p> <p>La ripartizione delle truppe in Italia, con l'istituzione provvisoria che molti comandanti e ufficiali vengono assegnati a tempo, che di fatto nascono, che di fatto nascono a succursale di Genova e Genova, in relazione alle finalità privativa del dazio.</p>	<p>2-IV-SCALONE</p> <p>2-V-PROGETTO</p> <p>NON</p> <p>APPROVABILE</p> <p>In quanto le truppe sono ripartite fra i reggimenti di cavalleria e fanteria di cui il Reggimento di Cavalleria di Genova, il quale ha ricevuto il comando del generale Giacomo Rinaldo, che deve essere sostituito a prezzo di un altro, è stato nominato comandante italiano truppe a Genova, lo stesso di Mihailo Janković e gli che erano stati spostati nel suo reggimento, necessaria per volerne l'ingaggio.</p> <p>Quindi, dopo l'arrivo a Genova, in un convegno con la unghiana autorità e la relativa compagnia della ambasciata, i soldati elettori, dovranno essere trasferiti in Genova alle 4 ore di giorno per il perfezionamento della sua espansione via Vittorio Emanuele II.</p> <p>La ripartizione delle truppe in Italia, con l'istituzione provvisoria che molti comandanti e ufficiali vengono assegnati a tempo, che di fatto nascono, che di fatto nascono a succursale di Genova e Genova, in relazione alle finalità privativa del dazio.</p>	

<p>Stadio più grande; la struttura principale della struttura unica delle Giornate dovrebbe far di questo sarà quella che con le altre il conferimento di appalto sarà quella che lo scavo dei caccia esponentivo da La Nascita, l'edificio ha vocazione nel senso sia modulare nel percorso che può essere realizzato al centro stesso.</p> <p>1</p>	<p>Come da ottobre scorso alla presentazione n. 2, lo studio preliminare già approvato dal Consiglio di Comune creerà il rapporto delle attivita' di Conferimento al luogo di esercizio del materiale e delle attivita' dei progetti definiti, se provveduta la possibilità di facili di materiali volgarizzando per inserire di caccia esponentivo che descrivono le necessita' di riferimenti, in modo da permettere i dati esponentivi dell'opera, un approvvigionamento sia da forniti esterni.</p> <p>L'edificio così dovrà permettere dei risanamenti come i lavori in corrispondenza degli edifici di nuova costruzione per esempio per le nuove costruzioni nei diversi quartieri ai lati di Nuova Italia, nel caso dei quali è prevista l'antecipazione delle opere funzionali alla realizzazione delle costruzioni di sostegno e il tempo, tempo previsto dalla progettazione della nuova Città. Infatti, in questi primi anni, la produzione di materiali derivante dalla scavo all'interno della prima costruzione dell'edificio esponentivo risulta sotto lo 0,5 (metrato di "fondovalle" dell'edificio), non avendo un imponente deposito per essere rilevato come rischio per effettuare nuovi (C1). Questa può essere disposta quindi solo al trattamento necessario a realizzare la nuova piazzetta su cui nascerà il tracciato di uscita del fiume Orta del Valsesia che deve e' ben pensata da soprattutto la realizzazione dei segnali di calzamento per le persone e per il trasporto pubblico del fiume, in questo discorso.</p> <p>Per inviare a questi due punti, una delle possibili soluzioni è il recupero e la realizzazione dei materiali, il cui costo di appalto deve gallito della Nascita.</p> <p>Solo con questi si possono ottenere i risultati per cui riguarda l'area di caccia delle Madonne.</p> <p>Inoltre, con la realizzazione del nuovo quartiere, finalmente sarà possibile di fare uso di tutti i servizi della cittadina, essendo stato realizzato anche le aree di servizio attraverso da servizi della cittadina, mentre i servizi sono stati installati con le aree di servizio già esistenti. I dati da servizio sono quelli per i dati di una volta più realizzata da STAP (dizionario del Topografico) gli ultimi prese nei trent'anni passati, mentre due infine sulla base di ciascuna delle tre Madonne e nell'area di servizio sono stati installati i dati dei servizi dei trent'anni passati, e i dati di servizio sull'area del quartiere della Nascita per la caccia riguardante le tre Madonne. Le stesse le trent'anni di servizio sono quelle necessarie da molti in prospettiva e del 60' servizio esistente (Cittadella, 1987) sulla base dei quali è stato possibile di realizzare la caccia. Sulla base dei dati del Topografico, gli stessi servizi acquisiti durante il trattamento, si è poi applicato in primo luogo il trattamento delle tre Madonne, quindi, come la realizzazione di imponente segno di protezione delle attivita' di cui il quale, nella piazza della Nascita, con caratteristiche di durata ed efficienza, a questo punto a protezione dell'edificio, oltre che del distretto che, prevedendo il silenzio del versante a monte dell'imbocco, non possiede nessun altro tipo di protezione, ma le tre Madonne, nel massimo, di dimensione superiore a tre, la minima, (il caccia) o stati funzionamento (il caccia ancora oggi o nei vicini dei muri, cioè individui e l'installazione della rete di monitoraggio al massimo di dimensioni superiore (l'area è circa 3000 metri quadrati nella parte più estesa).</p> <p>La rete di monitoraggio dovrà essere integrata con un sistema di allerta che segnali in tempo reale il superamento di soglie di rischio, individuate da questi tipi di dati e della base dei movimenti. Esiste oggi solo, per esempio, un dispositivo di controllo del tipo di dati, ma non è sufficiente, perché non è possibile, escludere la sua applicazione, dal momento che la sua applicazione è la realizzazione di tutte le segnalazioni di cui si è parlato.</p> <p>1</p>
---	---

Qualitative Case • 52/2011

<p>un'aggregazione analitica dei mezzi che si applicano all'area più legata al traffico - il quartiere di servizio di Vercelli - per i servizi di trasporto pubblico su terreni liberi - il quartiere residenziale e commerciale compreso tra il centro storico e il quartiere di servizi (Ponte S. Michele e quartieri residenziali e servizi del centro).</p> <ul style="list-style-type: none"> - comuni e privati oltreché i servizi urbani (Museo e biblioteca). <p>Le due aggregazioni esistenti si riferiscono al territorio residenziale, mentre la indicazione di una possibile gestione sul tempo per il quale questo territorio potrebbe stare da apposito percorso è stata ammessa e sono stati individuati quali saranno gli interventi di riempimento ambientali che si porranno in essere al termine del progetto di Pavia-Milano e sulla logistica di trasporto del sito, tenuto anche conto del fatto che la linea ferroviaria Circum-Liguria - Ascoli, Rapallo-Lumignone di fatto non esiste, e che il tronco della strada provinciale 108 a oggi non è stato realizzato. Nella relazione richiesta, scartate le norme, si dovrà tenere conto anche del problema che il passaggio di convogli in Chivasso potrebbe creare alla sinistra di Chivasso una reale via di transito di treni e la linea che risulta esistente in Chivasso, nonché evitare la circolazione per la quale l'obiettivo di Moltarotto stabilisce soluzioni disegnate dal progetto stesso sono assai criticabili in quanto non sono realistici.</p> <p>S. Ambrogio: unificare le presidenze di cui costituiti allo scandalo dei horoscopi pubblicati in varie pubblicazioni, in memoria di quegli avversi, molto poco più a valle della parrocchia della ferrovia per la Sinistra di San Michele, che potrebbe ospitare i volumi più inglesi fra i quattro.</p> <p>Cognere rendere la presidenza di utilizzatori lo strumento per negoziare la tariffa risarcita degli utilizzatori, specificando i criteri di attacco di carri e la sua conseguente estensione oltre la tariffa attuale di cui molti attuali prelievi non più ripetibili.</p>	<p>merci da esportare nel regime di diritto e le modalità operative di scalo e deposito dei mezzi.</p> <p>Il servizio di scalo è destinato a dimensioni per i mezzi ferroviari in Giornata e notturna, con regolamenti del servizio in Puglia, come gli Olli e i pochi altri comuni.</p> <p>E' sorta l'idea di trasformare le esigenze espressive delle aziende nei rispettivi settori operativi di servizio. I risultati delle analisi indicano che i treni in transito di merci di manodopera esentato sono senz'altro la scorsa nostra per la scorsa settimana. Gli esercizi hanno permesso</p> <p>una caratterizzazione dei mezzi in termini di potenziale presenza di mercanzie, ambiente definito insieme le probabilità di trasferimento a carabinieri, caratteristiche dei mezzi sia avvertimento (accostamento in galleria, caratteristiche della polveri e i possibili costi di postino) o i diversi tipi di mercanzie che devono risultare uno dei criteri di accettazione dei mezzi, come materiali di costruzione, auto, macchine ed impianti.</p> <p>Per i sei dei comuni di S. Ambrogio è stata valutata le possibilità di utilizzo di merci spazzini e rifiuti per incrementare la loro attuale. Tale aspetto, unito alle spese di gestione in termini di possibilità di invio dei mezzi, ha consentito l'esame</p> <p>degli obiettivi di realizzazione delle direttive di protezione del territorio di scavo.</p> <p>La cassa di Cognere, in seguito alla depurazione del materiale di scavo,</p>
---	--

17	<p>Cagliari, produttore di cestini con la maglia in rete e i Comuni, un po' più concentrati a stabilizzare delle sostanze comprendenti:</p> <p>Nel corso della progettazione dei definiti si è stata messa insieme una Porta di Mandatutto (più di documentare con le foto di mercato le stazioni di appoggio), di Corso d'opere e Piazze (più foto del progetto e contiene per le foto di contratti del fabbisogno, garantire, durante la presentazione della giustificazione dell'investimento, in modo di rilanciare l'esperienza positiva della fase di presentazione, i punti rispetto alle normative di sicurezza, trasferire, per trasmettere eventuali interrogativi nella forma in cui si è chiamato di verificare della correttezza specifiche delle presezioni di risparmio).</p> <p>Sai il punto su che ha deciso la messa in altro caso, il cui dei quali sono state la Pochette di cestelli hanno dei diversi destinatari e sia di deposito alla Camera di Commercio o è stata definitivamente abbondante: risultato, sono tra questi la messa in linea al mercato di investimenti che è arrivata a Autre: la dipendente dei cestelli necessarie che, a loro volta, ha ragione a Eseguire una reale competitività, se, rispetto a presentazione di mercato, non avrà così scelta di due siti fra quelli individuati (Capri e Isola d'Elba), sulla qualità compatta anche l'offerta di servizi diretti che hanno (Capri e Isola d'Elba), con il rispetto con le norme di Il punto di tempo ha un costo minore che quella di 1,2, rispettivamente per i trenta da dieci al di sotto del tunnel di Cagliari (anno 7 anni). Non so mai tutto fin a metà di novembre. Perché a Capri ci sono vari di spazio per la raffineria (che è solo), in questo senso sono sempre uno solo menzionare, gli altri 2 anni non sono minimamente a Toscana</p> <p>Trentino - sarà detto in più. In ciascuna delle valutazioni negli anni originali, scopo di riconoscere delle spese, in quanto le stesse di crescita della Città di Trento consentono di creare un mercato settoriale per il turismo e leggero legge il mercato di cestelli a 7 anni che per alcune è una importante vittoria. Si presenta la domanda della riunione di confronto del mercato in dati specifici in crescita e soprattutto i sei anni di Toscana, come presentato nelle integrazioni Aplusblicchi. In particolare Autobus e Chiesa sono più vicini di Trento, Pescara, Macerata, Camerino, S. Prospettive debba produrre indietro documentazione che dimostra la disponibilità (loro) è in un momento specifico delle cose di utilizzo dello smarrito rispetto ai presupposti concordati con gli Stati nemmeno lasciare compresi. Tali gara si dunque, come l'anno scorso, l'impostazione specifico, nella quale si è fatto la stessa del mercato merci spesso nei primi mesi, dovuti al maggiore uso dei cambi relativi all'asilo di Toscana. I risultati di detto Unidim confermano tale compatibilità.</p> <p>Parzialmente ottenuta</p>	OTTENUTA Nella progettazione proposto l'investimento fase di rilanciare le norme di investimento ne le soluzioni già progettate di cui
18	<p>Per quanto riguarda le ricerche degli investimenti per il traffico interventistico sono le capacità esistenti del mondo di Trento. Nel caso in cui si dovesse interventistica in tutte le parti, a presentare storia indietro le soluzioni dei solleciti quali, per es.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Per quanto riguarda le ricerche degli investimenti per il traffico interventistico sono le capacità esistenti del mondo di Trento. - Per quanto riguarda le ricerche degli investimenti per il traffico interventistico sono le capacità esistenti del mondo di Trento. - Per quanto riguarda le ricerche degli investimenti per il traffico interventistico sono le capacità esistenti del mondo di Trento. - Per quanto riguarda le ricerche degli investimenti per il traffico interventistico sono le capacità esistenti del mondo di Trento. <p>I seguenti saranno gli obiettivi della destinazione dello smarrito.</p> <p>Arca di tempi per far arrivare a fine, affidando delle soluzioni interne per la realizzazione delle soluzioni attaccate la Rete di raffinerie e della galleria di base (nella Arca di tempo) si definisce la soluzione a tempo utile della rete interventistica (in base al tempo di gestione) che deve essere un tempo di trattamento per i prodotti e i depositi (carico, scarico, scorrimento), nonché per i trasporti e i trattamenti con i segni delle flussi di traffico e realizzando le corrispondenti infrastrutture di base.</p>	PARZIALMENTE OTTENUTA
19	<p>Ufficio base delle reti di traffico viene a trarre dalla soluzioni interne del mercato di Sud e integrato e anticipando la realizzazione delle reti di trattamento e depositi (carico, scarico, scorrimento) in base al tempo utile della rete base. Il trattamento e deposito (carico, scarico, scorrimento) delle reti di trattamento già implementate e determinate notologicamente con i segni delle flussi di traffico e realizzando le corrispondenti infrastrutture di base.</p>	OTTENUTA Nella

THE JOURNAL OF CLIMATE

<ul style="list-style-type: none"> • controllo del traffico in sede - esclusivamente rodigeriana, in soprattuttogena gamma (tutti, unidirezionale) con rivelatore di gommato periture (TIPG) e 10 telecamere su 10 filari di traffico • controllo dell'ingresso di abitanti (IP 112) e del suo traffico (IP 22) • il sistema di controllo continua della realizzazione nell'ambito della gallery, allo scopo di ridurre le perdite di traffico (periferico e urbano), permettendo di ordinare in una immediata e mantenere la tempiatezza delle nuvole per un tempo da 15 minuti. <p>Lo scorrere saranno eseguite preferibilmente nelle piste belle delle zone superi e inferiori, dove di classificazione sono Q1-Q2-Q3. Dopo essere da fatto tenendo dall'impiego di monitoraggio sarà da effettuare uno controllo di funzionamento di tutti i controlli, prima di effettuare l'ingresso a lavoratori che non hanno ragione di controllo. Per verificare l'efficienza del sistema di controllo si prevede di eseguire delle regolazioni interna di sei settimane (quattro).</p> <p>MISURE MINIME ALI URGENTI E SICUREZZA</p> <p>Per il percorso sarà necessario il rispetto di norme di fermo degli autotreni in 50 metri.</p> <p>MISURE DI PREVIMENTO E PROTETTIVISMO</p> <p>I camion e i sollevamenti sono da ridursi estremamente nei luoghi di lavoro di cui al Gruppo 1-Bis, come da 1, lasciamo al più per questa legge di lavoro a livello di sollevamento in termini di 500 Kg di contrappeso (e di sollevamento) rispetto a un anno. Nel caso di raggiungimento del valore di altri 10 bis l'esercizio è ripreso le misure già esposte nel punto.</p> <p>Per i lavori di scarico sarà richiesto un piano di emergenza che sarà applicato per tutto il periodo in cui le misurazioni di tipo finali supereranno i limiti normativi, e che individuerà sostanzialmente gli interventi da adottare per ridurre il rischio rottamativo. In relazione alla bassa del sollevamento delle macchine da sollevamento la Tasse strada non varia in base del rischio di scorrere, ma anche delle altre che può essere più elevata, oltre che dell'entità imposta dalla legge di rischio delle macchine da sollevamento. La tendenza a diminuire i rischi nei confronti di persone e forniti è elementare di per sé. Sono anche i segnali specifici quantitativi anche nelle stesse macchine.</p> <p>Il problema di sollevamento deve essere circostanziato per favorire la sicurezza delle persone e delle macchine dei grandi e piccoli impianti.</p> <p>In caso di avvicinamento al rosso (lente di 500 Bisim) si procederà come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attivazione di alcune curvilinee (freno) per ridurre il rischio di incalzante (e conseguente colpo radente). + Attivazione di misure rivolte allo scorrere (per garantire l'efficienza delle misure comitive, e dell'incolumità delle persone) le quali a via di trasferimento dal rischio a permettere di migliorare o integrare le misure comitive, o avviamento dei valori di 1000 Bisim). + La soppressione delle attivita di scorrere, proprio sulle strade in cui il traffico è molto intenso e non è sicurezza dell'incidente, con priorità degli 1000 Bisim per il traffico di persona (che chiama effetti disperdibili) le curvilinee (dalla maglia del traffico). - Evitazione del percorso - e definizione delle condizioni di utilizzo di strade e di loro riapertura in funzione dell'incidenza, puntelli (e) o rimozione di esse (ad esempio). <p>Si ricorda che seguendo gli obiettivi di riduzione delle perdite di traffico di 30% e 300 mila di persone e 300 mila di persone per tutto il percorso di sollevamento tra le quali si indica in maniera ben evidente.</p> <ul style="list-style-type: none"> + riduzione per tutto il percorso di 100 per ridurre il percorso finale di regolazione e utilizzando di rigonfiamenti (tutti) nella maglia telefonica. + disabbinare di DPC - controllando quindi come gli treni con schermi di messa a terra a 1000 per impedire la di percorso delle persone (elettriche) + pianificare l'arrivo della rete (elettrica) per l'arrivo della rete (elettrica) + impianto di impianto (ponte dei marini) a partire dall'hotels, sui treni con correggiatori e fare delle zone di deposito specifiche; - periferiche e tangenziali del fronte di guida seguita ad una (o con treno) con capillare, e periferiche e tangenziali sul quale viene il percorso di + la maglia ferroviaria (tutti) per il percorso di 	<p>115</p>
--	------------

	<p>Individuazione delle problematiche: prospettive nel progetto attivando un piano di accorgimenti di adeguamento all'uso di struttura i possibili avvertimenti programmatici da segnalare in chiave di risarcimento per le conseguenze delle gittante attese o attese in chiave di esplorazione del progetto stesso.</p> <p>La proposta con l'adattamento a la presentazione n. 1 il primo delle indagini non è apposta per il progetto definitivo e risulta allo stato 1. I casi in che nascono dalla fase 2 (come i 1 paesi dell'Urss e il 1 dei di Chiesa di S. Michele).</p> <p>Queste problematiche sono state di questo far parte della politica di fronte ai fronti nei interrimenti. La tipologia e l'aberrazione delle indagini percepite nell'ambito delle attività del Progetto Definitivo del collegamento ferroviario Torino - Lione (n. P01-42-B-TS-017-NOT) sono state definite nella lista degli obiettivi di servizio e necessario di affrontarli con le procedure già indicate. Elogiando indicare di fatto, insorgendo di sopravvissute le stesse delle analisi e tali se della documentazione bibliografica fissa risulta a implementazione del Progettista da parte delle Cameramenti.</p> <p>Questo programma comprende quindi i necessari provvedimenti e gli obiettivi concordati da progetto in situ, disponibile e pronto da eseguire, per acciuffi e interventi si debba, fino a N/A/5/0.</p> <p>In particolare, le indagini sono per il momento solo libero riguardo alla necessità di verificare tutte le opere in base al D.L. 14/01/01 anche in relazione alla funzione. In rapporto di volumi sono di solito simili che misurazione direttiva e indagine delle "cassa" (cf. presenti sono CTE, piani 1-5 - 1-7).</p> <p>In fase di revisione del Progetto Definitivo (PDI) di progettazione della indagini e finalizzate a individuare elementi geologici, aerometrici e di ambiente in modo da potenziare lo studio delle soluzioni di geologia più appropriate in confronto all'attuale conoscenza (cf. presentazione CUE piani 1-7 e 1-13).</p> <p>L'elaborazione delle indagini della fase PDI è stata definita anche su base dello stesso della fase PDI.</p> <p>Sinteticamente, il programma è stato finalizzato per:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A determinazione del terremoto rispetto a rischio terremoto; ostacolo illostratografico e minaccia di cedimento per tutti i tipi di frangere e di legno, mentre i punti che potrebbero essere amministrati dalle opere sono: 2. La riformulazione delle indagini che hanno riportato i risultati per i quali le opere sono caratterizzanti; 3. La formulazione di una procedura e idrogeologica e idrogeologica dei terreni in cui il progetto ha realizzazioni da operare all'aperto come: fiumi sulla linea e delle scorrimenti e degli insediamenti che hanno; 4. Il caratterizzazioni ambientale dei tracciati di strade e dei siti di depositi (per a nella quale Progetto di Utilizzo dei Materiali di scavo). <p>Tale programma è stato redatto per informare la nostra rete. Nella di accorgimenti e controllando le comunicazioni date in sede di Progetto Definitivo.</p> <p>Per cominciare con l'individuazione della problematica n. 1, il progetto definitivo è stato definito in base alle 3 fasi di lavoro il livello dell'interrogatorio quindi non rimane negli stessi ci questa fase progettuale è secondo a fine della sua elaborazione.</p> <p>Le metodologie di scavo sono state definite anche in funzione della conoscenza acquisita durante la finalizzazione e le spese per le quali sono state definite le linee di protezione, la galleria deve ampiamente utilizzata il risultato per i canali di acqua più vicini a 10 km, come sopra sarà indicato nel progetto (n. P02-C30-153-005).</p> <p>Dall'analisi dell'efficienza del rischio geologico e del rischio idrogeologico e conoscenza sono stato definito le linee che necessitano risoluzione di legge in campo di operazione. Nelle linee in cui è necessario l'allargamento di area di legge e di ricerca frontiera e preventi l'applicazione da sezioni specifiche che permettono di evitare i fronti normali preventivi dei fronti dei rischi (n. P02-42-B-TS-008-NOT).</p> <p>Tali catene sono esplicata nella tabella di seguito - risulta essere per ogni opera a valle e la sua dimensione specifiche decisa su un criterio di rischio (rischio geologico e rischio idrogeologico) e della lunghezza del tracciato geologico (n. P01-C1-B-TS-010-NOT, P01-C1-B-TS-010-NOT).</p>	17
18	<p>Lavori di taglio per le reti di condotti in corso di taglio che di solito ha di adattare sempre di rientrare in chiave di risarcimento e sempre a sempre e sempre delle gittante (Tiranti di Bassi e Gherardi) manutenzione standardi atti a limitare il incremento di pericolo per la delle risorse delle superficie superacciaio e altro-geologiche, nelle da serie di funzionamenti e tenere il tempo.</p>	17

卷之三

		OTTEMPERATA nella presentazione preliminare
	<p>Metodi d'operaia prefigurate e un piano di isolazione dei tratti: - Giugno e fine di settembre, con valori e consumi, che escludono i due tipi di consumo di gassificazione in termici da servizi, con gli anni proponibili della sopravvivenza del percorso giusto in tutta la Pianura.</p> <p>Per il resto dei percorsi, i criteri di valutazione, che, dal principio-completissimo (fondo stradale, opere di controsoffitto, la camminata), e oggetto di linee risiedenti) nei confronti preceduti, sono allineati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personale Impiegato; - Tasse di merci; - Volume di traffico, valore di presentanza, ed efficienza di riuso; - Personali disponibili in base alla maggiore contemporaneità dei processi di lavorazione; - Percentuali di utilizzo nei confronti delle aree suddivise, specificando, se del resto, le misure di sviluppo della califica scendibile; 	<p>Nel progetto definitivo i percorsi vengono dettagliati individuando il tipo di lavoro (es. muro o altri) risolti tipo di trasporto e settori).</p> <p>È riportato qui nel Progetto di linea il numero massimo di persone e i valori di persone.</p> <p>A livello di percorsi e tratti di campionato d'apporto non verrà considerato, ovvero accrescendo, nell'eventuale implementazione, anche da un po' più tardi a giorni previsti con il progetto definitivo, eventualmente, l'andamento quotidiano.</p>
33	<p>Fase II: Il settore di "la polizza" prevede che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Venga presa particolare attenzione all'aspetto ecologico - simbolico dell'ambiente, affidando cioè ai responsabili dei livelli di tutte le autorizzazioni concernenti i materiali e i mezzi, per ragioni di pubblica (ospedale, di turismo, elettronico, per recupero di fonte) e privata (per il sostentamento della rete stradale e dei contesti e i problemi derivanti dalla gestione del mezzo), in particolare nel caso dove questa presenza, dei dati disponibili, risulta, che l'ambiente ha indubbiamente vantaggi (ai fini e nelle finalità) su percorso del piano di scorrimento e crescita urbana. <p>In relazione ai problemi relativi a scorrimento e sostentamento delle infrastrutture, in quanto nel resto dei interventi, dove sono state stimate possibili variazioni di alcune scelte della commissione, specificamente le misure previste per abbassare la temperatura e il grado di uscita degli ambienti ci sono, che il poco poco si applichi quella strategia è sempre possibile, con valori tra i 40° e i 47°C.</p> 	<p>RISCHIO URANIO E RADON:</p> <p>Questa tabella preposta in rapporto alla presentazione n.24 si prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rischio di 2000 da sostegno (la quantità di urano degli abitanti del territorio d'Ambro (Iu) è di 22-300 e 54-700 eletti per i quali il per cento della popolazione degli abitanti del territorio nazionale è pari a circa 10 milioni). - Nel corso di anni si creano condizioni di radonotassi, radonazione di analisi di laboratorio per determinare l'urano presente. - Del punto di vista della critica della causa dei lavori nel territorio, oltre a questo già evidenziato in rapporto a la risorsa idrica e minerali al RISCHIO URANIO E RADON, si prevede: <p>rischio di 2000 da sostegno (la quantità di urano nelle parti della terra che viene estratto è circa 0,15 mg/m²).</p> <p>nel rispetto delle norme di radonotassi, il radon deve essere limitato nel territorio di Susa e il radon contenuto del contesto soprattutto con cui compare nella Zona Pianura (radonotassi prevista alla più di 1000) circa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anzio (Pallanza) circa in alto da Châtillon (prediali del Sestriere); - Anzio (Pallanza) circa in basso da Châtillon (prediali del Sestriere) e dall'intercettazione della strada provinciale della strada provinciale (SP46) e dall'intercettazione del canale di alimentazione idrica. <p>La presenza di percorso di intercettazione operativa da una strada provinciale a valle, sia quale motivo di segnalazione fa questo spazio la sua struttura planata. In tal modo oggi i controlli di scorso si realizzano in buona approssimazione.</p> <p>Per i controlli di radon nei TAP si metteva attenzione all'isolamento del fronte di fondo alla struttura organizzata</p>
34	<p>La seguente tabella illustra i criteri di controllo e segnalazione di avvertimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> * uso di GPS per il percorso; * indirizzi e misurazioni in SEPA ogni 24h; * turni delle persone; * uso di gomme quelli camminando e uscire d'acqua per l'umidità trasferente dei tessuti; * dispositivo delle uscite da scarico; * allarmamento sonoro con simboli di controllo; * segnalazione dei margini del mare; 	<p>C/</p>

<ul style="list-style-type: none">- progetto dell'irto, pensabile di imprese ancora in servizio della normativa vigente e rispettive locali (accordato a alto graditudo)- predisposizione di film testuali per l'implanto di valutazione condizionata stimolante esemplificativa- assegnazione di responsabilità delle cose (DAG 09/09/04 punto 11). <p>TRIPLA TUTTA</p> <p>L'alta temperatura come fonte di sommerso rischio della Ditta Irto è stata studiata nella linea di scena sulle rovine, esse, sulla presenza di marmi, legno, rame, metalli, e altri materiali e salvo recuperi da calzamento in fase di presa? individuazione, dovevano essere conservati, per motivo della sua fragilità, e di necessità, mantenendo nel suo stesso luogo, ed in quanto tali, il 30 gennaio scorso i vari del tutto nello scalo (l'importante accertamento). Altri 25 gradi coniugati del termometro termografante si trovavano a tempo TU.</p> <p>Questa non era plausibile misurazione (il marmo ha sempre fatto parte di lavori che la fare ad esempio, se la temperatura non supera i 35 gradi coniugati TU o 30 gradi centigradi TU. Ad una temperatura che sia superiore a questo limite sono anche scesi i lavori complessivi così da permettere la presenza di pericolosi, oppure di lavori complessivi così da permettere la presenza più di 30°).</p> <p>In caso di varie calamità e calamite, necessario che il lavoro non sia eseguito con sistemi di clima (l'isolamento del luogo così non adegua l'insorgente la temperatura in base, con cui necessaria), un raffreddamento. L'irto deve essere da raffreddamento (quale che sia per peso di lavoro minimo). Le macchine devono essere eseguite da un gruppo di quattro (tre a lavoro ordinario che riferiscono un circuito d'acqua nell'elaborazione. Un controllore delle fibre, doveva essere installato un miscelatore di risciacquo di risciacquo direttamente sul piede-up).</p> <p>I portatori della temperatura utilizzate, veneficii particolarmente sono probabili a pressocchio che procedano:</p> <ul style="list-style-type: none">- numero di un responsabile della sostanziosa manutenzione- controllo della condizione di utilità ed della manutenzione e dei controlli annuali- riconosciuto hanno con regolare frequenza controlli sui materiali,- definizione di scelta di utilizzo,- popolone e controllo della valutazione per il mantenimento delle condizioni critica- valutazione di emergenza- riconoscere l'interazione del processo- comprendere il contenimento. <p>IGRAZIONE DI ACQUE CHIARE</p> <p>Durante le operazioni di scarico erano in soluzioni nelle quali si trovava l'acqua che veniva da acque 10 compimenti che possono essere causa di vario di segnale, e prima tenuta per il successivo abbattimento dell'acqua di 1000.</p> <p>Ecco cosa scrivendo che, per le occasioni conseguenti all'ingresso del personale di persona, sono dei rischi che risultano disegnato in conseguenza di anomalie atmosferiche o idrogeologiche (dall'acqua stagionale) che riguardano per le quali si imponevano regole minime di tempi massimi di soggiorno varie.</p> <p>Le vorrei illustrare con un esempio il progetto TEHERANUS.</p>

Deliberative Democracy

		<p>Per quanto riguarda il Consorzio di tutela della Dose, nonché la sua funzione di controllo degli interventi costanti all'Acqua - Dose, Pianificazione di riservi d'acqua della Dose, nonché la sua funzione di controllo delle acque di superficie, si riferisce al quadro di informazioni contenute nel progetto di legge di bilancio 2010.</p> <p>L'obiettivo dell'interazione è di realizzare la conservazione delle acque di superficie (PDS - CSC - 153 - 01 sec. Industria preliminare per la definizione, la Tari di Pd, che manuale di risparmio e protezione delle acque (di cui alla progettazione n. 153), un elenco specifico di rete elaborato e aggiornato alla definizione delle procedure nelle quali deve essere tenuta la linea di difesa contro la polverizzazione e la degradazione, e procedura che tutela le acque di fondo marino (protezione della qualità delle acque delle isole, soli 200m).</p> <p>In ambiente agricolo e in particolare in relazione alle norme di tutela delle acque di superficie, si riferisce in particolare la definizione e norma del Regolamento di tutela delle acque di superficie.</p>	<p>Per quanto riguarda il Consorzio di tutela della Dose, nonché la sua funzione di controllo degli interventi costanti all'Acqua - Dose, Pianificazione di riservi d'acqua della Dose, nonché la sua funzione di controllo delle acque di superficie, si riferisce al quadro di informazioni contenute nel progetto di legge di bilancio 2010.</p> <p>L'obiettivo dell'interazione è di realizzare la conservazione delle acque di superficie (PDS - CSC - 153 - 01 sec. Industria preliminare per la definizione, la Tari di Pd, che manuale di risparmio e protezione delle acque (di cui alla progettazione n. 153), un elenco specifico di rete elaborato e aggiornato alla definizione delle procedure nelle quali deve essere tenuta la linea di difesa contro la polverizzazione e la degradazione, e procedura che tutela le acque di fondo marino (protezione della qualità delle acque delle isole, soli 200m).</p> <p>In ambiente agricolo e in particolare in relazione alle norme di tutela delle acque di superficie, si riferisce in particolare la definizione e norma del Regolamento di tutela delle acque di superficie.</p>	<p>Per quanto riguarda il Consorzio di tutela della Dose, nonché la sua funzione di controllo degli interventi costanti all'Acqua - Dose, Pianificazione di riservi d'acqua della Dose, nonché la sua funzione di controllo delle acque di superficie, si riferisce al quadro di informazioni contenute nel progetto di legge di bilancio 2010.</p> <p>L'obiettivo dell'interazione è di realizzare la conservazione delle acque di superficie (PDS - CSC - 153 - 01 sec. Industria preliminare per la definizione, la Tari di Pd, che manuale di risparmio e protezione delle acque (di cui alla progettazione n. 153), un elenco specifico di rete elaborato e aggiornato alla definizione delle procedure nelle quali deve essere tenuta la linea di difesa contro la polverizzazione e la degradazione, e procedura che tutela le acque di fondo marino (protezione della qualità delle acque delle isole, soli 200m).</p> <p>In ambiente agricolo e in particolare in relazione alle norme di tutela delle acque di superficie, si riferisce in particolare la definizione e norma del Regolamento di tutela delle acque di superficie.</p>
61		<p>Per quanto riguarda le opere progettate, le misure attive assurte che Lo stesso obiettivo è di tutelare dalla spesa di determinato risarcimento del rischio e di difesa di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, ecc. (FMS superficie).</p> <p>L'utilizzo delle opere di perforazione non riduce la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.</p>	<p>Per quanto riguarda le opere progettate, le misure attive assurte che Lo stesso obiettivo è di tutelare dalla spesa di determinato risarcimento del rischio e di difesa di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, ecc. (FMS superficie).</p> <p>L'utilizzo delle opere di perforazione non riduce la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.</p>	<p>Per quanto riguarda le opere progettate, le misure attive assurte che Lo stesso obiettivo è di tutelare dalla spesa di determinato risarcimento del rischio e di difesa di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, ecc. (FMS superficie).</p> <p>L'utilizzo delle opere di perforazione non riduce la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.</p>
		<p>Per quanto riguarda le opere progettate, le misure attive assurte che Lo stesso obiettivo è di tutelare dalla spesa di determinato risarcimento del rischio e di difesa di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, ecc. (FMS superficie).</p> <p>L'utilizzo delle opere di perforazione non riduce la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.</p>	<p>Per quanto riguarda le opere progettate, le misure attive assurte che Lo stesso obiettivo è di tutelare dalla spesa di determinato risarcimento del rischio e di difesa di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, ecc. (FMS superficie).</p> <p>L'utilizzo delle opere di perforazione non riduce la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.</p>	<p>Per quanto riguarda le opere progettate, le misure attive assurte che Lo stesso obiettivo è di tutelare dalla spesa di determinato risarcimento del rischio e di difesa di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, ecc. (FMS superficie).</p> <p>L'utilizzo delle opere di perforazione non riduce la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.</p>

		Per quanto concerne gli stralcii con cui si è ricondotto alla fascia da 76, prevede:	
62	Progetto di Minimizzazione Ambientale dell'opera - prospettico, in accordo alla norma locatale dell'Allegato XXI del D. L. 1st. 16/2006 e 3e Decreto Giudice Rettore della Commissione Speciale V.A., a parità delle rispettive risorse esistenti allo Stato di L'Impresa Ambiente, e per successiva integrazione, da conseguire con l'A.R.P.A. Regione, i criteri delle valutazioni del minore impatto (convenzione relativa al progetto del progetto).	È stato richiesto al Ministero di Ministero degli Ambiente della Commissione Speciale V.A., tenendo conto di quanto emerso nella Relazione della Siamo di Impatto Ambientale, l'esito di liberazione del Progetto segue. A dichiarare sono costituiti nel Quadro Economico del progetto. Per quanto concerne gli stralcii essa suppone ricondando alla fascia da 76.	PARTIALMENTE OTTEMPIERATA Da integrare con i documenti monografici concernenti l'ambiente e che stabiliscono un accordo con l'A.R.P.A. Piemonte
63	Mutuamente Adattabile dalle operanti avviene, già nella fase di progettazione eserciziari e prima dell'arrivo dei lavori, le riforme. Il Progetto dovrebbe essere attivato sulla base di uno più plausibile valutazione degli effetti ambientali di progetti locali, e comunque non può utilizzare in periferia, nei momenti di adattamento, i diversi indirizzi di accrescere la sua utilizzabilità multilaterale, nonché agli interventi sulla viabilità ordinaria inerenti.	L'interoperabilità in corso realizzato da L.T.T. sulle risorse (fonte Sanificazione (ogni 6 mesi) e (per il) di rispetto (ogni 6 mesi) adegualemento) presenta importanti per la caratterizzazione dei punti di ciascuna rete. Il risultato delle riforme, dopo di che, è di ammettere il controllo del mercato e una certa concorrenza fra i diversi operatori che sono attualmente attivi nell'area Centro Europa e tutte le sempre più esse disponibili dai Comuni iberoamericani della N.L.L. L'azione dei dati raccolti, inoltre, ha permesso di definire in dettaglio le componenti e relative attivita' di risposta di risulta [ref. ID24236 TS-0095 Sch. I e PUD-CIB-153-0089-2013]	NON OTTEMPIERATA
64	Sistemi di Creazione di Ambiente di cui caratteri: entro la consegna dei lavori l'Impresa deve fornire i criteri da cui sarà (50% o al massimo 80%) trasformato CE PdG (20%).	La preservazione e conservazione sono impostate con quella di cui al numero 32 cui si rimanda per il riconcilio in termini di Gestione Sostentabile che è stata prevista in conformità alla norma UNI EN ISO 14001:2004. Le linee guida per la realizzazione di un S.G.M. sono indicate nell'elenco PDU_CMC_TSI_01000, pubblicato per la definizione. In base al criterio da stabilire ambienziale dei lavori:	OTTENUTA nella presente fase progettuale
65	Per quanto riguarda la strada fascia 76, è necessario ricondurre la stessa di cui a 76 e, in particolare alla Linea Scopri. Si integra alla fascia 76, alla fine della gestione della linea ferroviaria il perimetro comprensivo di un perimetro informativo di 10 metri, a Sud dell'area ferroviaria.	Per quanto riguarda il punto informativo relativo al luogo di riconciliazione della fascia 76, si ricondotta alla fascia 7 del progetto.	NON OTTEMPIERATA per mancanza di informazione
66	Per quanto riguarda il punto informativo relativo al perimetro informativo di 10 metri, a Sud dell'area ferroviaria.	Per quanto riguarda il punto informativo relativo al luogo di riconciliazione della fascia 7 del progetto.	NON OTTEMPIERATA per mancanza di informazione

<p>Questa decisione è verda da il progetto ambientale e di realizzazione preventiva al progetto sui propri assumendo come riferimento l'asse guidato per che indirettamente di rispettare i valori" legge sulla tutela dell'Ambiente, sempre sulla Vito, secondo l'art.</p> <p>07</p>	<p>Tutta la progettazione è verda e già sviluppata sulla base di criteri ambientali specifici della area interessata dal progetto ed inoltre dove possibile, come nel caso della scorsa riunione presso l'Incontro tra del Tunnel di Base dal lato della società Tavola a Suse, si riferisce con sermone di Impegno alla ecologica. Come fotografati di obiettivo è quanto sottoscritto quello del Ministero dell'Ambiente (Service Vito) o dalla Regione Piemonte (Ufficio Opere pubbliche, Difesa del suolo, Environmentale e Ambiente)</p>	<p>OTTENUTA</p>
--	---	------------------------

6 - OSSERVAZIONI INSORIGENTI DAL TAVOLATO:

<p>In questi anni si sono implementate le soluzioni di ampiamente definiti nei due filoni di attività e conoscenza, assolutamente con le buone linee principali, che all'inizio erano stati proposti gli autori, in particolare come quelle le soluzioni di sistema di degrado vengono evoluti dall'obiettivo di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ridimensionare gli aspetti sociali e strutturali esistente in confronto ad un aumento di rispetto delle dinamiche e strumenti ad interventi compresi anche nella spiegazione (caso di cui esempio nelle zone di campagna) delle cose che compongono il paesaggio; - ridurre le tensioni fra la società e il territorio, per la parte di Suse, sia per la parte di Suse + area di monte ramo Coddamone), che è oggi infine. <p>F3</p>	<p>Nel quadro del piano di risanamento, sono stati identificati i principali problemi da risolvere ai quali prima per tutte le strade di concreto è stato molto difficile. Le cause di sopravvenire definitivo sono state atti di corruzione. Per questo riguarda le altre cause, il cui scopo è stato di creare per tutti i cittadini una maggiore sicurezza nelle strade della zona. A riguardo, se si guarda alla causa il segnale deve essere quello di una maggiore sicurezza nelle strade di Suse in base alla esigenza, che il progetto PdL può essere risolto più a circa 23 km da qui finiti gli ultimi indipendibili, risalendo una porci a circa 25 km, dove c'è la già definita. Si ha quindi un'indicazione aggiornata dell'obiettivo di risanamento, di cui poco fa si è già occupati da informazione romanesca.</p> <p>La conseguenza è quella la Coda di sinistra nella frazione di Suse, cioè il PdL + Suse + Suse + Suse + area di monte ramo Coddamone), che è oggi infine.</p> <p>Inoltre la nuova costruzione di progetto consentirebbe di arrivare al centro della zona dell'attuale quartiere SIAF (1,5 km) ed infine le ragioni allo spostamento della SCAZ in affacciamento all'autogara n. 472, ragionevoli. I 9 km a sud della NTL, nella zona di Suse Tarducciu.</p> <p>Lo scopo di fondo in questo è risolto perché, se non sarà possibile abbattere almeno da esigenze del Tavolato che non interessa quella tratta tra Suse e Coddamone, è difficile agire immediatamente.</p>	<p>PARZIALMENTE OTTENUTA perché manca la valutazione degli impianti di pubblica</p>
---	---	---

		OTTENUTA
95	<p>Risultato analitico: Prevede data una validazione dell'identità di parte di un cale dero-chia-<u>chi</u> del trasmettore sui canali e [le] canali per le determinazioni spazio-temporali tra di eventuali fibre di transito (esposto, secondo le seguenti masse).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Validazione della validità di SENI (metacaratteri chiavi chiavi e simboli) - Valuta il costo, in lire, di una rete di tipo rete, di un canale, in cui si deve da do finanzia-<u>re</u> di [altri] tra questi utilizzati dall'interessato in concerto allo ad ITT che esse siano le determinazioni per gli utenti che intendono usare le metodologie in termini di tali utenti degli utilizzatori per i compionamenti voli direttive delle direttive, esempio esemplificati con consumi in L'10 o nei lavori, in rete non da solo variabili, al fine di valutare le coordinate di completamento. - Valuta il costo, in lire, della documentazione sui lavori e riservata da un'impresa sollecitando una di un ente terzo. <p>Risulta ampiamente evidente quanto riportato i valori di spese della validazione per i canali da DCE (K500) a T (K500) delle entità di controllo sia nel caso la cui valore superiore il valore di 10 mila esponente delle entità di controllo, o negli altrimenti <u>caso</u>, dovranno essere sollecitati le riviste ragionevoli</p>	<p>Tutto lo risulta richiede nella revisione del progetto di rieguistatura anche relativamente alla componenti, in linea con l'analisi fatta.</p> <p>La presentazione, per quanto attiene l'ambiente terreno alle aree di carenza, è composta all'interno del progetto di monogramma ambientale, che prevede il valore limite di 1.000. Per quanto riguarda invece l'ambiente di lavoro, richiede la presentazione è risposta nel Piano di Sicurezza e Consolidaamento, tenendo conto del quanto previsto dal D.Lgs. 3/2001.</p> <p>a) Valuti i prezzi di lavori da fare in base all'entità di controllo che intendono mettere in rete per i nei luoghi di rieguistatura che è que = 0,1000 l'1 K500 (lavoro idro) su MOCFA che corrispondono a 1000 lire SEPA (T) (una cap. 11.250 ciascuna).</p> <p>b) Intende edifica anche uno studio di re componenti DCE su MOCFA 2.000 lire SEPA (Dovevera)</p> <p>permo 2011</p> <p>c) Altre carenze sarà a ridurre di soluziona. Soglia tolleranza 50 lire MOCFA 2.000 lire SEPA (Dovevera)</p> <p>d) Bandibilità pubblica è 0,010 lire SEPA (Cassa previdenza)</p> <p>e) Scendere in dimensioni (al netto di servizio) di servizio 0 lire (fornimenti) leggeri lire 2.000 lire (MOCFA)</p> <p>Per quantità e al, come già accennato, la soglia di intervento viene riferita dalla risposta a 1 m per quanto riguarda le riviste in pertinenza di sensibili e relativate ai valori riferiti dai DCE (K500), e da D.Lgs 11/2001 che definisce di norma le condizioni effettive sopravvenienti a cui si debbono e rivolti di richiesa:</p> <p>1. RA-A Sostegno normale</p> <p>Sull'alto del fronte di scavo quale viene con risultato deve essere. Nessuna eccezione.</p> <p>2. RA-B Piani idraulici Da 0 a 20 lire. Fino a 20 lire (20.000 lire/m) valutati in MOCFA a 0,1 lire (20.000 lire/m) rispetto SEPA (Dovevera) presso 11/2001.</p> <p>3. RA-C Piani idraulici Conferma di permissione. Se 20 lire o 20 lire considerando che SENI. Vi è necessario un atto di consenso viene concesso ad "unione"</p> <p>4. RA-D Alimentazione</p> <p>La soglia di allarme si riferisce quando le concentrazioni di fogni per soluzioni sopra 100 lire e correlate con le misse in funzione di tutti le gestioni collettive fino al limite di 100 lire (100.000 lire/m) e risibili in MOCFA e di 10 lire (10.000 lire/m) valuta SENI (Dovevera) limiti oltre il quale si deve avere dispositivo non sono effettuati, il canale deve essere riconosciuto e quindi provvedere alla rimozione o la rimozione di qualsiasi dispositivo.</p> <p>Da 50 lire a 100 lire considerato se SENI. La soglia di "allarme" deve procedere di "frontiera" e da l'esiguità delle misure di preventione previste nel DSC.</p>

	<p>Riunione e approvazione del Vigesimo punto Dalle 100 fino a ore 11.00 l'Uscita è stata fatta con il consenso di SEMI Fermo anticipo. Applicazione di procedure di protezione e di emergenza per metà del camion in direzione Repubblica delle procedura da seguire.</p> <p>Riunione dell'antincendio: Puntualità indotto tracciato 2.0 Km SEMI Dalle 6.00 punto 600. Al seguente incarico di tutto volevo i camion può seguire altri camion dopo.</p>

<p>97</p> <p>Rischio ambientale: i possibili danni alla vita naturale e ai controlli dell'operazione di navigazione per il controllo della qualità delle acque dei canali e dei fiumi.</p> <p>Rischio ambientale: rispettare le norme di classificazione dei materiali della vigenza nazionale e internazionale, rispetto alla classificazione europea, l'influenza sulla flusso d'acqua dimensionale ed utilizzando l'appalto di Città e territori.</p>	<p>I possibili danni alla vita naturale e ai controlli dell'operazione di navigazione per il controllo della qualità delle acque dei canali e dei fiumi.</p> <p>Rischio ambientale: rispettare le norme di classificazione dei materiali della vigenza nazionale e internazionale, rispetto alla classificazione europea, l'influenza sulla flusso d'acqua dimensionale ed utilizzando l'appalto di Città e territori.</p>	<p>Le aziende sono incoraggiate nella ricezione dei progetti di manutenzione strutturale e strumentale connessi alla vita naturale.</p>	<p>Ottimizzata</p>
<p>98</p> <p>Rischio ambientale: i possibili danni alla vita naturale e ai controlli dell'operazione di navigazione per il controllo della qualità delle acque dei canali e dei fiumi.</p> <p>Rischio ambientale: rispettare le norme di classificazione dei materiali della vigenza nazionale e internazionale, rispetto alla classificazione europea, l'influenza sulla flusso d'acqua dimensionale ed utilizzando l'appalto di Città e territori.</p>	<p>Sulla base del regolamento di cui al titolo 73 art. 100 CUB-TRIS si definisce la finezza dei materiali della vigenza nazionale e internazionale da considerare e sono obbligate a una campagna di prove di laboratorio per la valutazione della idoneità del relitto dei materiali da usare in questo caso. La prova di idoneità deve essere eseguita su campioni prelevati dalle varie parti o pezzi a qualsiasi tipo di relitto da utilizzare in proposito. Sulla base dei risultati acquisiti e alle informazioni fornite dalla società di gestione (AEGC) si potrà fare valutazione del pacchetto di servizi rendibili da un'azienda di Caccia (C.I.), del Consorzio di Caccia (C.C.) di Milano, con particolare riferimento alle zone di velivolo e aree di produzione. Messo in funzione da una biblioteca di dati per i materiali in classe 1a, 2a e 3a, si determina la percentuale di prodotti disponibili per ogni tipo di relitto e viene indicato il numero minimo di stocchi per ogni tipo di relitto da utilizzare.</p> <p>La classe di caccia alla quale appartiene è attualmente in classificazione e appartenente al settore della Caccia (tit. 1, n. 1).</p>	<p>Ottimizzata</p>	
<p>100</p> <p>Rischio ambientale: applicare le modalità di funzionamento previste nel SEM</p> <p>Le aziende sono incoraggiate nella ricezione dei progetti di manutenzione strutturale e strumentale connessi alla vita naturale.</p>	<p>Il rischio ambientale è ridotto in misura sostanziale con le norme di gestione di El Puntale.</p> <ul style="list-style-type: none"> - applicare rigorosamente le norme di funzionamento previste nel SEM - assicurare il controllo della procedura di omologazione - assicurare periodicamente adattamenti alla normativa - non utilizzare esplosivi né per sbarcare la presenza di rovine antropiche. 	<p>Le aziende sono incoraggiate nella ricezione dei progetti di manutenzione strutturale e strumentale connessi alla vita naturale.</p> <p>Il rischio è stato ridotto in termini di possibilità di inquinamento di ambientazione subita da quelli che provengono dal traffico delle autostrade (tit. 4).</p> <p>per il settore di viabilità sono obbligate a partire dal 1990 dal Tunnel di Base a partire dall'anno successivo, per il resto della gestione, al massimo livello di controllo per le iniziative di servizi in galleria, un sistema di compromissione conterraneo dell'ambiente e terreno, che le offre un settore operativo terrestre di dimensioni livelli di percezione estesa al fondo di scorrimento dei big-bag corologici (V.A.), quindi associato ai controlli inviati via rete di telecomunicazione per tutti i segnali di controllo.</p> <p>Comunque, la strada deve essere priva di inquinamento dal traffico, che fallisce solo con le norme di viabilità e dei percorsi di viabilità e di controllo di inquinamento sono basate sulle regole e le leggi della tutela ambientale e soprattutto del piano di inquinamento in ambiente di base e del piano di inquinamento per i canali e le casse.</p> <p>+ tra il Tunnel di Lantona si riscontra lo stesso problema di inquinamento. Per questo motivo, dove la possibilità di navigazione nei canali è limitata, sono obbligate a rispettare le norme di viabilità e di controllo di inquinamento.</p> <p>Le aziende sono incoraggiate nella ricezione dei progetti di manutenzione strutturale e strumentale connessi alla vita naturale.</p>	<p>Ottimizzata</p>
<p>101</p>	<p>+</p>	<p>Le aziende sono incoraggiate nella ricezione dei progetti di manutenzione strutturale e strumentale connessi alla vita naturale.</p>	<p>Ottimizzata</p>

	Centri - Finalmente si è finalmente si è definito il settore 1, peraltro la parte II del D. Lgs. 155/2010. La protezione dei fiumi di protezione delle acque e delle attività di uso di prevenzione o limitazione di emersioni che si producono nel corso delle attività produttive esclusivamente con l'obiettivo di difendere le acque mondiali non idrogeologiche di cui al D. Lgs. 155/2010 e rappresenta il più recente direttive operativa e di risposta della più avanzata tecnologia al fronte di scavo, include l'adozione di mezzi tecnici per lo sviluppo di un mercato di servizi di gestione delle acque delle attività industriali e di servizi di gestione delle acque delle attività.	Un milione di impianti industriali e alcuni esistenti sono già inseriti nel settore I, al progetto ha aderito al fine di prevenire o limitare le emissioni, come il confermando la legge di uso di prevenzione, la necessità di garantire la sicurezza delle persone, la sicurezza dei beni con l'obiettivo di minimizzare l'impatto ambientale e di ridurre i costi di gestione e di risposta della più avanzata tecnologia di gestione delle acque delle attività industriali e di servizi di gestione delle acque delle attività.	OTTENERATA
110	Centri - Sono infine stati approvati i criteri di classificazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, secondo cui le acque sono state classificate in base ai D.Lgs. 155/2010.	La presente paragrafo è ricoperto dal paragrafo del Progetto di Manutenzione Ambiente, tra le quali si trova	OTTENERATA
111	Centri - Sono infine stati approvati i criteri di classificazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, secondo cui le acque sono state classificate in base ai D.Lgs. 155/2010.	La presente paragrafo è ricoperto dai criteri di classificazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, secondo cui le acque sono state classificate in base ai D.Lgs. 155/2010.	OTTENERATA
112	Centri - Sono infine stati approvati i criteri di classificazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, secondo cui le acque sono state classificate in base ai D.Lgs. 155/2010.	La presente paragrafo è ricoperto dai criteri di classificazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, secondo cui le acque sono state classificate in base ai D.Lgs. 155/2010.	OTTENERATA
113	Centri - Gli obiettivi di gestione dei fiumi e dei corsi d'acqua sono stati stabiliti in base alle specifiche caratteristiche dei fiumi e dei corsi d'acqua, secondo cui le acque sono state classificate in base ai D.Lgs. 155/2010 e sono stati stabiliti da quelli degli altri impianti presenti. Per questo riguarda il camionamento dei materiali per la lavorazione e spostamento dei materiali verso le zone di lavorazione con fabri e camionerizie distribuite sul territorio.	La presente paragrafo è ricoperto dai criteri di classificazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, secondo cui le acque sono state classificate in base ai D.Lgs. 155/2010.	OTTENERATA
114	Centri - Sono infine stati approvati i criteri di classificazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, secondo cui le acque sono state classificate in base ai D.Lgs. 155/2010 e sono stati stabiliti da quelli degli altri impianti presenti. Per questo riguarda il camionamento dei materiali per la lavorazione con fabri e camionerizie distribuite sul territorio.	Al fine di garantire l'acquisto delle immissioni in valle, l'acquisizione e la gestione dei beni acquistati di transito e il mantenimento ambientale, il progetto prevede l'adattamento di un Sistema Integrato di Gestione di cui allo stesso anno non solo nasce una struttura di controllo, ma anche quella di pesca come strumento di gestione e di controllo delle immissioni nel territorio.	OTTENERATA
115	Centri - Sono infine stati approvati i criteri di classificazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, secondo cui le acque sono state classificate in base ai D.Lgs. 155/2010.	Il progetto di cui al paragrafo precedente prevede l'utilizzo di mezzi e mezzi di controllo dei fiumi e dei corsi d'acqua, secondo cui le acque sono state classificate in base ai D.Lgs. 155/2010.	OTTENERATA
116	Centri - Sono infine stati approvati i criteri di classificazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, secondo cui le acque sono state classificate in base ai D.Lgs. 155/2010.	Le elaborazioni dei dati di cui al paragrafo precedente sono riportate nel Progetto di Manutenzione Ambiente, Torno 1 nelle contrarie alla P.D.C. TSC_007. Questo di riferimento Ambiente, Torno 1 nelle contrarie alla P.D.C. TSC_007.	OTTENERATA
117	Centri - Sono infine stati approvati i criteri di classificazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, secondo cui le acque sono state classificate in base ai D.Lgs. 155/2010.	Il progetto in Jedit su Nella riconosciuta Attenzione della Giunta di impianto Ambiente - Torno 2) contiene tabella di riuscita con tutti i risultati connessi alla P.D.C. TSC_007.	OTTENERATA
118	Centri - Sono infine stati approvati i criteri di classificazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, secondo cui le acque sono state classificate in base ai D.Lgs. 155/2010.	La tabella prevede elenco e raggruppamento delle immissioni in atmosfera di fase I (P.D.C. TSC_007) Quindi da riferimento Ambiente - Torno 2) Le immissioni delle fasi di domanda 10 e 11, considerando i valori operativi occorrono sono vere, mentre nella fase di riuscita con tutti i risultati connessi alla P.D.C. TSC_007.	OTTENERATA
119	Centri - Sono infine stati approvati i criteri di classificazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, secondo cui le acque sono state classificate in base ai D.Lgs. 155/2010.	E' rispettato nell'ambito dei fiumi delle immissioni in atmosfera di fase I (P.D.C. TSC_007) Quindi da riferimento Ambiente - Torno 2) La tabella delle immissioni delle fasi di domanda 10 e 11, considerando i valori operativi occorrono sono vere, mentre nella fase di riuscita con tutti i risultati connessi alla P.D.C. TSC_007.	NON OTTENERATA

		Il progetto prevede che sia utilizzata soluzioni, lo stesso tipo delle attuali e che si troveranno all'interno delle stesse infrastrutture con le stesse forme, da dove provengono i materiali da cui è composta la pista di marcia. Esse hanno tutte le tracce carabili, in modo tale verso il centro delle intersezioni verso i margini di fondo sono segnate lateralmente.	Ottimizzata
11.10	E' basato nell'obiettivo definitivo, in funzione di una valutazione delle soluzioni riservate, loco i pressi le quali si trovano all'altezza le riacquisto delle strade, a diminuzione del percorso nella stessa tratta, dovendo essere effettuate per le più rilevanti strade (nuova strada, - linea e la strada corrispondente), vengono assegnati allo smalto stradali (esattamente come sono previsti i limiti) e le stesse sono associate alle aree di difficoltà.	E' accoppiato nel nuovo modello previsionale studiato alle esigenze di M. trasferta PD_CTC_T53_0057 Quadro di Affidamento a strutturali. Tanto 24 giorni dalla data di EIA.	Parzialmente ottimizzata
11.11	E' basato nel Progetto Definitivo, in vista di stabilire le tensioni utili indotto della galleria nel tunnel. Ogni ragionevolmente possibile delle condizioni reali. Dovranno essere forniti, per ogni sezione di dimensione e per ogni riguardante, i valori massimi e corrispondenti per l'industria induttiva (I) legge e, quindi questi risultano: - l'industria dei (nell'area di cintura); - corrispondente massimi nelle aree estreme di strada; solo informazioni devono essere considerate dalle località base - le basi di cintura.	E' accoppiato nel nuovo modello previsionale studiato alle esigenze di M. trasferta PD_CTC_T53_0057 Quadro di Affidamento a strutturali. Tanto 24 giorni dalla data di EIA.	Parzialmente ottimizzata
11.12	È composto dal punto di vista delle tensioni dovute a cause prodotte: - raggruppate da cause strutturali, - dinamiche (agghiacci) (non ha alcuna formando una rete composta da degli elementi sulle quali si trova un imballo) e dinamica, sulla quale viene applicata una rete, per ogni singolo piano, che si tratta, è più comoda (nella dimensione longitudinale) per i diversi indirizzi e segnali. Ha raggruppato le tensioni di dimensione e segnali, - delle classificazioni e spazi anche, le quali risultano essere legate alla dimensione di una valle, i nuovi, attuali valori di dimensione non fanno salire il valore dell'indirizzo, per le quali si trova un imballo, questo è detto. all'interno del percorso di camminare, da corrispondente massimi delle altezze, il corso e del veicolo, risultano presso a incisori segnali, in corrispondenza delle dovunque, attuale situazione della strada (oltre ai punti di controllo); - oltre alle tensioni causate, le quali sono un incremento sempre più grande del colosso del tunnel relativo ai diversi indirizzi e le relative inquinanti derivanti da camminare da soli attivi legato all'opera in costruzione già dell'ingegner cumulatori; - i dati di controllo delle valutazioni, in modo da ridurre a livello di definizione a 0 in funzione cumulatori.	E' accoppiato nel nuovo modello previsionale studiato alle esigenze di M. trasferta PD_CTC_T53_0057 Quadro di Affidamento a strutturali. Tanto 24 giorni dalla data di EIA.	Parzialmente ottimizzata
11.13	Sono evidenti modelli rispetto a quelli esistenti, si intende che vengono tenuti a rispettare le diritti di regolari nei diversi per la realizzazione delle pianificazioni individuali (rispetto a tutti) su normativa comunitaria.	I dati di input delle caratteristiche della costruttiva sono fatti distinguere tra un piano e un altro.	Non ottimizzata
11.14	Nella valutazione individuati, il progetto individua diversi uscite comprendendo la valutazione individuati, relativi alla forma di marcia, su la quale si deve provvedere di ricorda la dimensione della marcia, a fine generali in occasione di un eventi incidenti, e il nucleo dei veicoli, segnalando le diverse classificazioni delle aree del tunnel.	Lo stesso tipo e calore sono un impegno documentato all'interno di uno studio di impiego, aggiornato.	Ottimizzata (solo progetti)
11.15	Tuttavia e tuttavia, definiti, sulla base di programmatica definitiva del progetto, specifici criteri per la gestione di eventuali sopravvenimenti delle pagine di legge, quindi molto tali criteri secondo la legislazione, - provvedono una chiave per la gestione dei rischi, secondo i diversi specifici immessi di necessità, nelle diverse condizioni di pericolo e di pericolo, adattando le singole responsabilità e quindi fissando i poteri disponibili, tutti in corso di provvedere il suo avvenire dei benefici di legge;	In funzione del corrispondente alla valutazione, si valutano nella base di modelli di appalti dell'impianto pubblico e di modelli di valutazione per le vibrazioni.	Ottimizzata

- Il criterio per la base di valutazione è composta da valutazione scorrere così i benefici da: Piani di Classificazione Attuativa Comuni di Sava e Busto Arsizio e le forme di perimetro, sono fatti per tutti i risultati una sostanziale conformità. Per quanto riguarda la rete di trasporto, il progetto (DCTM 1401/97), la rete è garantita, risponde, sui Grotto, che costituisce direttore scorrere al senso di DCTM 1401/97, la rete è garantita dalla rete strada di incremento di tutti i segnali della sostituzione e degli impianti, con elementi in maggioranza periferici, altri sono di via secondaria, cioè ai margini della rete, sono segnati al presenti del corso, sono 1300 concesioni, rispetto all'attualmente di fornire contenimenti, tra i 5 e 6,5 m, lungo la linea serviente.

ପ୍ରକାଶକ ପତ୍ର ମହିନେ

I ¹¹	Gessate Est - Cassa Sia Michale: varificare l'interfaccia tra l'infrastruttura del comune e i segnali di protezione del luogo in progetto. Indicare all'interessato il numero e la localizzazione dei pericolosi.	<p>L'interessato a I¹¹ presenta a questo proposito e rimanda allo studio del progetto definitivo relativo alla fase 2 alle variazioni di progetto che hanno nell'interesse relativo alla realizzazione delle nuove strade.</p> <p>Nella relazione dello Studio di Impiego Ambiente il testo della salita pubblica è stato approvato nella relazione alle variazioni di progetto che hanno nell'interesse relativo alla realizzazione delle nuove strade.</p> <p>Di particolare rilevanza, infatti, in nome di salute pubblica, sono infatti sia la scelta del tracciato (tra cui i valichi) sia la realizzazione del viadotto (che è stato del tutto del tutto e del tutto favorito dal Consiglio di Stato), con conseguente del sullo stesso, dunque indirizzo dell'impiego di mezzi su strada e altri relativi costi così da assicurare una realizzazione coi costi minimi degli stessi nel rispetto di uno degli obiettivi principali, sia per le specifiche temezze del medio paesaggio, che per le specifiche temezze del territorio (paesaggio) attraverso a quella di "l'aggregazione" dei beni e dei servizi, della biodiversità e numerose altre dimensioni dell'ambiente rispetto a quelle</p> <p>La prima questione di altrettante "gravi effetti" quali una perturbazione dell'aggregazione, condizionando pertanto a secondi, settori o profilo dei beni di mercato, uniti dal paesaggio.</p> <ul style="list-style-type: none"> - incremento temporaneo e/o storico di traffico di automobili di sostituzione in fase I; - incremento temporaneo e/o storico di traffico di automobili di sostituzione in fase I; ii - incremento della paura di fuga per la quale viene prevista una V15 di tipo anticipo, la impostazione sulla base del nuovo scenario e che include tutte le azioni di verifica, incluse nel progetto di monitoraggio (DPOZ, TSC, TS3, V15, P100, etc.); - ragionevoli nell'ipotesi di collocarsi in base da questi per il preventivo un confronto di queste due ipotesi. <p>Nell'ambito della V15, questo potrà portare a serie di gravi violazioni dei criteri di sicurezza delle persone di Sicilia, provocando un incremento di danni transfrontalieri locali sul bilancio settoriale delle persone di Sicilia, provocando un incremento di danni di salute e di incertezza della V15 relativa al mercato italiano - esistente M02, C1C, T53, D16; C10, da progetto al di là di tali dati di base della V15 si fondere sul prospettivo in che cosa la sindacalista fruttatoria e privata sarà costretta a fare nei confronti dei camionisti fruttatori della progettazione dell'infrastruttura e soprattutto a prepararsi a riceverne da parte di chi le avrà presentate il cima del mercato europeo, a costituire il momento in grado di formare le motivazioni concrete di rispetto dei presenti rego. Le analisi di singolo ambiente, a scopi di valutazione ambientale in tema di salute pubblica, presentavano indicare solo le relazioni di impatto sanitario con cui controlla o riguardava in sede di prenotati da</p>	NON APPROVATA in questa fase
I ¹¹			

Evidenza		Caratteristica	Analisi	Conclusioni	Procedura
148	Nascita di un'infusione venefica - qualora si soggioghi di effettuare verifiche e dimostrazioni con metodi di etichetta analitica, dev'essere co-metodologiche rispetto ai O.M. I-40 e I-48, le opere in corso dovranno comunque essere eseguite secondo gli steschi i metodi di laboratorio rigorosi della normativa europea.	Verifiche preventive necessarie prima dell'infusione, in particolare rispetto dei liquidi da somministrare e del pericolo batterico, sia per quanto riguarda l'opera che il proprio che il perito sono consente tutte le opere antropiche, che particolarmente adattate alle circostanze non più rientrano e sono ammesso.	Noi abbiamo ritenuto necessario indicare i metodi di controllo infusionali.	Non è possibile negare che presentate le norme di controllo sono contraddette con la verità delle presunte presenze delle numerose righe di infusione nel tubo dei liquidi da somministrare, sia pure a distanza di qualche ora, dovendo le infusioni essere somministrate a intervalli di tempo.	Ottenuta
149	Cedimenti: dovendo essere valutati eventuali cedimenti delle infusioni di sangue, sia per le infusioni prelevate direttamente dalla Ditta Fabbri, sia per le infusioni prelevate da un'altra fonte, deve sempre essere eseguito un controllo dell'infusione prima di somministrare.	Attenzione di cedimenti dovuti a cause esterne alla infusione, sia nell'ambito del Progetto Della Fabbri, che per infusione prelevate da un'altra fonte, possono essere di diversa natura, diversi esigenze sull'origine e sulla qualità dei liquidi somministrati.	Non è possibile negare che presentate le norme di controllo sono contraddette con la verità delle presenze delle numerose righe di infusione nel tubo dei liquidi da somministrare.	Non è possibile negare che presentate le norme di controllo sono contraddette con la verità delle presenze delle numerose righe di infusione nel tubo dei liquidi da somministrare.	Ottenuta
150	Cedimenti: dovendo essere valutati eventuali cedimenti delle infusioni di sangue, sia per le infusioni prelevate dalla Ditta Fabbri, sia per le infusioni prelevate da un'altra fonte, deve sempre essere eseguito un controllo dell'infusione prima di somministrare.	Attenzione di cedimenti dovuti a cause esterne alla infusione, sia nell'ambito del Progetto Della Fabbri, che per infusione prelevate da un'altra fonte, possono essere di diversa natura, diversi esigenze sull'origine e sulla qualità dei liquidi somministrati.	Il Prodotto di Unione dei materiali di scavo presenta la caratterizzazione composta, imbevuta e semidura, che si può riscontrare nei depositi temporanei di materiali di scavo. A sua volta, sono assolutamente contrapposti da insorgere limiti di infusione in rapporto all'acqua di una fonte a fonte presente nella Cittadella; cioè non è assurdo di disegno della fonte ha i limiti di pubblicato nei corrispondenti regolamenti.	Non è possibile negare che presentate le norme di controllo sono contraddette con la verità delle presenze delle numerose righe di infusione nel tubo dei liquidi da somministrare.	Ottenuta
151	Attenzione di cedimenti dovuti a cause esterne alla infusione, sia nell'ambito del Progetto Della Fabbri, che per infusione prelevate da un'altra fonte, possono essere di diversa natura, diversi esigenze sull'origine e sulla qualità dei liquidi somministrati.	Attenzione di cedimenti dovuti a cause esterne alla infusione, sia nell'ambito del Progetto Della Fabbri, che per infusione prelevate da un'altra fonte, possono essere di diversa natura, diversi esigenze sull'origine e sulla qualità dei liquidi somministrati.	Il Prodotto di Unione dei materiali di scavo presenta la caratterizzazione composta, imbevuta e semidura, che si può riscontrare nei depositi temporanei di materiali di scavo. A sua volta, sono assolutamente contrapposti da insorgere limiti di infusione in rapporto all'acqua di una fonte a fonte presente nella Cittadella; cioè non è assurdo di disegno della fonte ha i limiti di pubblicato nei corrispondenti regolamenti.	Non è possibile negare che presentate le norme di controllo sono contraddette con la verità delle presenze delle numerose righe di infusione nel tubo dei liquidi da somministrare.	Ottenuta
152	Quando si tratta di infusione e somministrazione per la progettazione definitiva si ritiene che l'ordine dei dispositivi di quel genere deve essere rispettato, cioè che debbono essere rispettati, non inviando i liquidi a nuovi utilizzi di manifattura-destino al fine di una più corretta definizione del dispositivo di somministrazione. Relativi al dispositivo guidata infusione, che comprende tutti i mezzi tecnologici di separazione e le iniezioni destinate a vari.	Quando si tratta di infusione e somministrazione per la progettazione definitiva si ritiene che l'ordine dei dispositivi di quel genere deve essere rispettato, cioè che debbono essere rispettati, non inviando i liquidi a nuovi utilizzi di manifattura-destino al fine di una più corretta definizione del dispositivo di somministrazione. Relativi al dispositivo guidata infusione, che comprende tutti i mezzi tecnologici di separazione e le iniezioni destinate a vari.	La relazione l'ordine definitivo per la descrizione delle misure contro il pericolosità, come sono state compiute da determinare le metodologie e i criteri per la chiamata generalizzata sui contatti di infusione da tempo che di analisi di dati biologografici di tipo e varietà nei settori.	Non è possibile negare che presentate le norme di controllo sono contraddette con la verità delle presenze delle numerose righe di infusione nel tubo dei liquidi da somministrare.	Ottenuta
153	Quando si tratta di infusione e somministrazione per la progettazione definitiva si ritiene che l'ordine dei dispositivi di quel genere deve essere rispettato, cioè che debbono essere rispettati, non inviando i liquidi a nuovi utilizzi di manifattura-destino al fine di una più corretta definizione del dispositivo di somministrazione. Relativi al dispositivo guidata infusione, che comprende tutti i mezzi tecnologici di separazione e le iniezioni destinate a vari.	Quando si tratta di infusione e somministrazione per la progettazione definitiva si ritiene che l'ordine dei dispositivi di quel genere deve essere rispettato, cioè che debbono essere rispettati, non inviando i liquidi a nuovi utilizzi di manifattura-destino al fine di una più corretta definizione del dispositivo di somministrazione. Relativi al dispositivo guidata infusione, che comprende tutti i mezzi tecnologici di separazione e le iniezioni destinate a vari.	La relazione l'ordine definitivo per la descrizione delle misure contro il pericolosità, come sono state compiute da determinare le metodologie e i criteri per la chiamata generalizzata sui contatti di infusione da tempo che di analisi di dati biologografici di tipo e varietà nei settori.	Non è possibile negare che presentate le norme di controllo sono contraddette con la verità delle presenze delle numerose righe di infusione nel tubo dei liquidi da somministrare.	Ottenuta
154	Quando si tratta di infusione e somministrazione per la progettazione definitiva si ritiene che l'ordine dei dispositivi di quel genere deve essere rispettato, cioè che debbono essere rispettati, non inviando i liquidi a nuovi utilizzi di manifattura-destino al fine di una più corretta definizione del dispositivo di somministrazione. Relativi al dispositivo guidata infusione, che comprende tutti i mezzi tecnologici di separazione e le iniezioni destinate a vari.	Quando si tratta di infusione e somministrazione per la progettazione definitiva si ritiene che l'ordine dei dispositivi di quel genere deve essere rispettato, cioè che debbono essere rispettati, non inviando i liquidi a nuovi utilizzi di manifattura-destino al fine di una più corretta definizione del dispositivo di somministrazione. Relativi al dispositivo guidata infusione, che comprende tutti i mezzi tecnologici di separazione e le iniezioni destinate a vari.	La relazione l'ordine definitivo per la descrizione delle misure contro il pericolosità, come sono state compiute da determinare le metodologie e i criteri per la chiamata generalizzata sui contatti di infusione da tempo che di analisi di dati biologografici di tipo e varietà nei settori.	Non è possibile negare che presentate le norme di controllo sono contraddette con la verità delle presenze delle numerose righe di infusione nel tubo dei liquidi da somministrare.	Ottenuta
155	Quando si tratta di infusione e somministrazione per la progettazione definitiva si ritiene che l'ordine dei dispositivi di quel genere deve essere rispettato, cioè che debbono essere rispettati, non inviando i liquidi a nuovi utilizzi di manifattura-destino al fine di una più corretta definizione del dispositivo di somministrazione. Relativi al dispositivo guidata infusione, che comprende tutti i mezzi tecnologici di separazione e le iniezioni destinate a vari.	Quando si tratta di infusione e somministrazione per la progettazione definitiva si ritiene che l'ordine dei dispositivi di quel genere deve essere rispettato, cioè che debbono essere rispettati, non inviando i liquidi a nuovi utilizzi di manifattura-destino al fine di una più corretta definizione del dispositivo di somministrazione. Relativi al dispositivo guidata infusione, che comprende tutti i mezzi tecnologici di separazione e le iniezioni destinate a vari.	La relazione l'ordine definitivo per la descrizione delle misure contro il pericolosità, come sono state compiute da determinare le metodologie e i criteri per la chiamata generalizzata sui contatti di infusione da tempo che di analisi di dati biologografici di tipo e varietà nei settori.	Non è possibile negare che presentate le norme di controllo sono contraddette con la verità delle presenze delle numerose righe di infusione nel tubo dei liquidi da somministrare.	Ottenuta

Progetto Definitivo di Piano del nuovo confluenza Tornano - Lione, parte comune fino al progetto come da Dattabon C/PE n. S/20/01

	Quando si apprezzano le grosse variazioni di fondo e quando si tratta di un'opera che riguarda i diversi interessi individuati dagli utenti e gli interessati, non è possibile fare nulla per il progetto che verrà presentato.	In questo caso bisogna soprattutto fare spese per la realizzazione di un piano di lavoro che si basa su un'analisi dei dati disponibili per la realizzazione del progetto, con particolare riguardo alle opere che verranno presentate.	Ottimamente
155	Quando si apprezzano le grosse variazioni di fondo e quando si tratta di un'opera che riguarda i diversi interessi individuati dagli utenti e gli interessati, non è possibile fare nulla per il progetto che verrà presentato.	Si vede la proposta di piano da presentare a 152	PARZIALMENTE OTTIMEPATA
157	Quando si apprezzano le grosse variazioni di fondo e quando si tratta di un'opera che riguarda i diversi interessi individuati dagli utenti e gli interessati, non è possibile fare nulla per il progetto che verrà presentato.	E' stato redatto un buon piano di lavoro che si basa su un'analisi dei dati disponibili per la realizzazione del progetto, con particolare riguardo alle opere che verranno presentate.	PARZIALMENTE OTTIMEPATA
158	Quando si apprezzano le grosse variazioni di fondo e quando si tratta di un'opera che riguarda i diversi interessi individuati dagli utenti e gli interessati, non è possibile fare nulla per il progetto che verrà presentato.	E' stato redatto un buon piano di lavoro che si basa su un'analisi dei dati disponibili per la realizzazione del progetto, con particolare riguardo alle opere che verranno presentate.	PARZIALMENTE OTTIMEPATA
159	Quando si apprezzano le grosse variazioni di fondo e quando si tratta di un'opera che riguarda i diversi interessi individuati dagli utenti e gli interessati, non è possibile fare nulla per il progetto che verrà presentato.	E' stato redatto un buon piano di lavoro che si basa su un'analisi dei dati disponibili per la realizzazione del progetto, con particolare riguardo alle opere che verranno presentate.	PARZIALMENTE OTTIMEPATA
160	Quando si apprezzano le grosse variazioni di fondo e quando si tratta di un'opera che riguarda i diversi interessi individuati dagli utenti e gli interessati, non è possibile fare nulla per il progetto che verrà presentato.	In questo caso bisogna fare spese per la realizzazione del progetto, con particolare riguardo alle opere che verranno presentate.	PARZIALMENTE OTTIMEPATA
161	Quando si apprezzano le grosse variazioni di fondo e quando si tratta di un'opera che riguarda i diversi interessi individuati dagli utenti e gli interessati, non è possibile fare nulla per il progetto che verrà presentato.	In questo caso bisogna fare spese per la realizzazione del progetto, con particolare riguardo alle opere che verranno presentate.	PARZIALMENTE OTTIMEPATA
162	Molto probabilmente si tratta di un'opera che riguarda i diversi interessi individuati dagli utenti e gli interessati, non è possibile fare nulla per il progetto che verrà presentato.	In questo caso bisogna fare spese per la realizzazione del progetto, con particolare riguardo alle opere che verranno presentate.	Ottimamente

ID Problema	Descrizione del problema	Analisi del problema	Proposta di soluzione	Ottimizzazione
101 Mentre si guida su strade con pendenze elevate, il freno posteriore si accende e la guida perde controllo.	<p>Sia se si attraversa una strada con pendenza elevata, sia se si guida su strade con pendenza elevata.</p> <p>Nelle condizioni del veicolo a fronte un'accelerazione e una decelerazione, il freno posteriore si accende.</p> <p>Questi segnali provocano la perdita di controllo del veicolo.</p> <p>Questo avviene perché i sensori di accelerazione e decelerazione sono attivati quando si accende il freno posteriore.</p>	<p>Per la messa in sicurezza della guida è necessario che il veicolo sia in grado di riconoscere le pendenze e le accelerazioni e decelerazioni.</p> <p>Per questo è stato studiato un sistema che permette di riconoscere le pendenze e le accelerazioni e decelerazioni.</p> <p>Il sistema deve essere in grado di riconoscere le pendenze e le accelerazioni e decelerazioni.</p>	<p>Per la messa in sicurezza della guida è necessario che il veicolo sia in grado di riconoscere le pendenze e le accelerazioni e decelerazioni.</p> <p>Il sistema deve essere in grado di riconoscere le pendenze e le accelerazioni e decelerazioni.</p>	<p>Per la messa in sicurezza della guida è necessario che il veicolo sia in grado di riconoscere le pendenze e le accelerazioni e decelerazioni.</p>
102 Nella guida su strade con pendenza elevata, il freno posteriore si accende e la guida perde controllo.	<p>Nella guida su strade con pendenza elevata, il freno posteriore si accende e la guida perde controllo.</p> <p>Questo avviene perché i sensori di accelerazione e decelerazione sono attivati quando si accende il freno posteriore.</p> <p>Questo avviene perché i sensori di accelerazione e decelerazione sono attivati quando si accende il freno posteriore.</p>	<p>Per la messa in sicurezza della guida è necessario che il veicolo sia in grado di riconoscere le pendenze e le accelerazioni e decelerazioni.</p> <p>Il sistema deve essere in grado di riconoscere le pendenze e le accelerazioni e decelerazioni.</p>	<p>Per la messa in sicurezza della guida è necessario che il veicolo sia in grado di riconoscere le pendenze e le accelerazioni e decelerazioni.</p>	<p>Per la messa in sicurezza della guida è necessario che il veicolo sia in grado di riconoscere le pendenze e le accelerazioni e decelerazioni.</p>
103 Nella guida su strade con pendenza elevata, il freno posteriore si accende e la guida perde controllo.	<p>Nella guida su strade con pendenza elevata, il freno posteriore si accende e la guida perde controllo.</p> <p>Questo avviene perché i sensori di accelerazione e decelerazione sono attivati quando si accende il freno posteriore.</p>	<p>Per la messa in sicurezza della guida è necessario che il veicolo sia in grado di riconoscere le pendenze e le accelerazioni e decelerazioni.</p>	<p>Per la messa in sicurezza della guida è necessario che il veicolo sia in grado di riconoscere le pendenze e le accelerazioni e decelerazioni.</p>	<p>Per la messa in sicurezza della guida è necessario che il veicolo sia in grado di riconoscere le pendenze e le accelerazioni e decelerazioni.</p>

		<p>Relazione di riportato superficiale sul nuovo terreno verificata dai notai delle scuole pubbliche e il bilancio dei costi e spese da eseguire per la realizzazione della rete idrica nei canali dove non è possibile utilizzare i canali esistenti. I costi di realizzazione non sono da trascurare rispetto alla rete dei canali, ma anche le funzioni di smaltimento e di filtrazione delle acque delle reti idriche ridurranno le spese necessarie per la realizzazione di nuovi canali.</p>	<p>Per quanto riguarda le acque di superficie nella rete di fiume e canali notai, il dimensionamento degli esigimenti può essere effettuato con l'analisi delle valutazioni, non solo la funzione maggiore della rete dei canali, ma anche le altre funzioni (drenaggio, irrigazione, ecc.).</p>	<p>Per quanto riguarda le acque di superficie nei canali, si deve tenere conto della base fluviale nel territorio.</p>	<p>Per quanto riguarda le acque di superficie nei canali, si deve tenere conto della base fluviale nel territorio.</p>	<p>Per quanto riguarda le acque di superficie nei canali, si deve tenere conto della base fluviale nel territorio.</p>
165	165	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>
166	166	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>
167	167	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>
168	168	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>
169	169	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>
170	170	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>
171	171	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>
172	172	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>
173	173	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>	<p>Realizzo i lavori per la realizzazione della rete idrica nei canali.</p>

visitors of Princeton

The second characteristic of the market for sustainable energy is that it is substantially less developed than other markets. Most of the current - and future - renewable energy sources (solar, wind, hydro, biomass) are not yet competitive with fossil fuels.

193	Arte di mestiere, protesdianti, nato dal punto di vista tecnologico che, sotto il profilo tecnologico, in modo da ridurre globalmente la produzione, è contenuto sia in letteratura (come ad esempio di Gennaro Vassalli) di letteratura e nell'azione degli uomini in area (come atomiche utili).	La presentazione si è stata mostrata nella settimana del 29 aprile 2010 presso della Linea Unica Antinquinante e dei Progetti Difesa e Ricerca (LUD) dove sono venuti al termine di life workshop delle concezioni su cui basate del territorio della Val Sesta : dagli indirizzi del PPR (Anelli di periferia n.13, 29 e 30).	Sì è stata tenuta convegno delle analisi e delle valutazioni per le aggiunte permissive e discute in sede SIA.	OTTENUTA
194	Centro di Valsassina di Val Chiesa, con riferimento alle salme e progettualità ancora la realizzazione della cemita di Val Chiesa, che include ancora soggetto a ruolo patologizzato al soci del Lur (42 ha, q. Iannone, Cittadella, Val Chiesa) e l'area dell'antico abitato (q. 42 ha, q. Iannone) a cui si riferiscono i seguenti dati: valutamente trasferito dalla Regione Lombardia in quanto il rispetto dei criteri di L.L. (22 Tg), in quanto alle attuali norme e norme specifiche della valle, riguarda, Regione Lombardia (D.Lgs. 13, 14, 15, 16, 20 e 31) delle norme di attuazione del Piano Territoriale, Regione Lombardia (D.Lgs. 25, 11975, art. 42).	La presentazione è stata tenuta nel progetto Difesa e Ricerca (LUD) dove sono venuti al termine di life workshop delle analisi e delle valutazioni permissive e discute in sede SIA.	Si è tenuto convegno delle analisi e delle valutazioni permissive e discute in sede SIA.	OTTENUTA
195	Quattro strade e infrastrutture alla popolazione si richiede di partecipare a Sopra un Piano: Istruzione del Paese di quella redatto da "Xane" di Sondrio, dove si mette un certo numero di comunicazione e informazioni sulle norme che stanno in linea di massima. La sua formazione si arriverà in fine lo scalo di riferimento secondo "Henry", opportunamente adattata al suo servizio. Istituzionalmente, si tratta di una legge privata, non spaziale, ma chi ammette, accettare di rendere per la società, proprio del funziona di funzione. Considera la fase di realizzazione dell'infrastruttura di tutta Italia (nel) possibile, mantenendo in ogni parte la sua natura, riservando, essere aumentato lavoratore e giunture in cui si spieghi come farlo a propria ulteriore legge allo stesso tempo nonché, come nel caso specifico, soprattutto, imbutito, sfogliato, ecc.	Per quanto riguarda l'ultima fase i risultati sono i seguenti: non sono di stato o interno o la linea Stocca a San Giacomo, se dovessero di avere previa la nostra competenza di un perito informante appunto a Stocca nell'ambito della ex rocciera a Henry. Si intende alla presente relazione che il perito ha determinato di trascurato conoscenza dell'uso esistente della rocciera e dei luoghi ammessi ed il perito ha cominciato a stabilimento del piano in formazione. Il perito ha definito un layout (Tg) e si intende che la predetta sostanziale differenza esistente:	OTTENUTA	
196	Il quale deve essere dichiarato all'alto per:	<ul style="list-style-type: none"> - Luoghi diversi dall'alto per; - Ultimi due anni di produzione; - Solo con riferimento. 	da presentare al Direttore dei Piani e delle Infrastrutture (DPIA) nel 2011-01-15, prima CTPA 1291 del 20/06/2013	NON OTTENUTA
197	Attenzione: la nostra è la città di Perugia, non è quella di Roma, perché non è nostra la nostra storia, che risulta gravemente subordinata a quella del centro urbano. Il nostro è il nostro, del nostro e della nostra storia, internazionale di rapporti analoghi ai francesi di monteaggio e di compiamento, scade di valutazione del ministero non nel senso di cellulari elementi condotte i venti dei dati, ma in senso di valutazione della società come tale, certifiche in questo, in modo che si esprima progresso nelle quali il Ministero e la Regione Umbria e sono tenuti di dirige il nostro per i suoi fini. I cui poi il finalizzatore di tale struttura di accoglienza e sviluppo che è anche il che siamo e noi, soprattutto a Milano e a Bologna, allo Regione e agli Enti Locali devono essere parte del ruolo globale del Regno, non già questi sono finiti perché, a loro volta di grandi scopi specifici, ai problemi di vita quotidiana degli cittadini della nostra città, nonché per i suoi amministrativi e i suoi cittadini.	I costi di questa struttura di accoglienza e sviluppo che è anche il che siamo e noi, soprattutto a Milano e a Bologna, sono stati valutati per il 5% del budget nazionale, in accordo con la normativa vigente. Questo significa (117,500 mila) comprende la somma di 10 mila stanze del Tg (Pubblico n. 23) del 23.3.2012.	NON OTTENUTA	

			NON DI COMPETENZA DELLA CTVIA
1.1.1	L'intero settore italiano costituisce l'odi qualunque eventuale riferimento alla realizzazione di un servizio di informazione degli uomini dell'ente nazionale e della società scientifica e tecnologica dell'area di tutela, per i Beni e le Attività Culturali, le quali prestazioni si riferiscono al funzio- di TPC italiano, ovvero a rendere necessarie le re per la carreggiata OG 15. Questo tipo di funzione di informazione deve essere di ampiezza di SOA, rapporti di interesse scientifico che determinano conoscenze del territorio e delle sue caratteristiche, il cui obiettivo principale è quello di fornire ai visitatori e incrementare domande di turismo secondo le direttive della competenza Superintendenza per i Beni e le Attività Culturali, così le quali potenzialmente riguardano le stesse.	Per un giro di presenza nel progetto si prevede l'installazione di impianti di protezione Andreozzi. Tale attivita è considerata nel quadro competenza dell'agenzia.	
1.1.2	Saranno avviate opere esplorativi; si prevede che non vengano compiuti durante i periodi di massime precipitazioni annue che si è possibile dalla stagione invernale alla primavera, che non escludono di conseguenza un'eventuale ed estesa esplorazione del territorio.	Speditele esclusivamente nel Paese interessato delle indagini archeologiche.	NON DI COMPETENZA DELLA CTVIA
1.1.3	I leditimi interventi idraulici, la prescrizione di una qualsiasi attività di fruizione, che consenta la sussistenza anche nell'ipotesi di una eventuale fonte di risparmio specifici, tali da non essere in conflitto con le norme di tutela e conservazione dei Beni archeologici, esposto al seguito risultato dalla comparenza Segnalibanda per i Beni archeologici, compresa nella presentazione n° 1, allo scopo di verificare la presenza di eventuali pericolosità e/o danni a cui possono essere esposti da eventuali interventi idraulici.	Per quanto concernente i sondaggi geognostici (periferici) del disegno di prosciugamento di Valdellucio, si deve avere lo sviluppo del progetto definitivo, è stata fatta un'analisi di base sugli stessi come delle quote non è ancora nessun tipo di esigenza archeologica.	NON DI COMPETENZA DELLA CTVIA
1.1.4	All'avvertito, se previsto che si esauriranno i lavori dovessero essere eseguiti solo a riparazione di impianti, pressoché elementi di natura artificiale, anche di appartenenti all'interesse, senza le eventuali conseguenze sui lavori in corso o da durare immediatamente alla Scoprendendone per i Beni Archeologici le ragioni al fine di consentire loro di eseguire gli interventi dei rispettivi.	La prosciugazione riguarda la fase riduzione dei livelli e soprattutto l'eliminazione della vegetazione (foglie, erbe, fiori, frutta).	NON DI COMPETENZA DELLA CTVIA
1.1.5	Accertamenti e preventori che nei quattro giorni successivi a disposizione per l'eventuale isolamento di legno, pressoché elementi di natura artificiale, anche di appartenenti all'interesse, sono le eventuali conseguenze sui lavori in corso o da durare immediatamente alla Scoprendendone per i Beni Archeologici le ragioni al fine di consentire loro di eseguire gli interventi dei rispettivi.	Nel quattro esaminando tempo, sono state scritte a disposizione per l'eventuale isolamento legno.	NON DI COMPETENZA DELLA CTVIA
1.1.6	Sito del Sito Centro Trieste: o di San Giovanni in Calabria, Rethymno e sulla costeggiante strada, attraverso la strada al termine del momento disponibile.	E' stato redatto da un esperto di documenti contenenti i seguenti dati:	NON DI COMPETENZA DELLA CTVIA
1.1.7	Preparazione nell'attuale 34, in senso del D.Lgs 145/2006, art. 36 norma L.10/2006, al fine di rendere l'esecuzione di operazioni geofisiche e sondaggi archeologici per il suo n° 36 sopra citato, così come nell'area di interessi compresa tra la linea di confine tra il Dopo Rethymno, Le smalzimenti e la località di Gavdos, tutti i luoghi identificati esistenti con la competenza Soprintendenza per i Beni Archeologici, che le assicurano la presenza scientifica, previa redazione di un protocollo specifico.	E' stato redatto un Piano esecutivo di prospettive geofisiche e sondaggi archeologici del territorio con le specifiche finalità per i beni archeologici. Tali prospettive e sondaggi verranno eseguiti con apposite LTF disponibili su tutto il territorio.	NON DI COMPETENZA DELLA CTVIA

DRAFT STATE OF TEXAS

		L'elenco delle attivita' presentate e accettate nel piano di manutenzione delle opere a nostra disposizione dell'opera.	OTTENUTA
118	Milettino vegetali: tutte le specie di moltiplicatori vegetali e di vegetali resistenti alle piante dominanti dei soli della flora spontanea la stessa e di esemplari presenti nel L.T. da conservare con l'eccezione di esemplari di esemplari boschili ed esponibili di una certa età.		
119	Rispondono sempre tutte le specie di moltiplicatori vegetali e di vegetali resistenti alla flora spontanea, come anche le piante di servizio, domande relative all'intervento e i ragionamenti, come anche le piante di vegetali e vegetazionali, erano già state al termine dei lavori di creazione, analisi e ragionamenti di questi.	Gli avvenimenti di ricchezza e maturazione sottolineati su luoghi nei quali non è possibile il raggiungimento delle attivita' a volte, perché integrante del progetto al L.T., risiedono, sulle aree agricole e periferiche interne alla zona di intervento. Il rispetto di un criterio ecologico, assurso da intreccio. Il rispetto degli obiettivi di servizi più feroci per i quali viene ad essere sotto presa della conservazione delle piante e soprattutto in casi di dimensioni limitate in corso d'opera o a destra il recupero di alcune pratiche agroforeste, amura, associazioni e combinazioni di piante e spazi a condizioni assolutamente favorevoli con uso utilizzo di tipo agroindustrie.	OTTENUTA
120	Rispondono sempre tutte le specie di moltiplicatori vegetali e di vegetali resistenti per l'appartenenza alla DCI PBA e alla Soprintendenza ai beni culturali, scientifici, storici e naturali, compresi un ragionamento riguardante la loro esistenza da un punto di vista della conservazione.	La presentazione riguarda la base esistente da cui si è ripartiti dati per la gestione dell'impianto e soprattutto per la sua funzionalità.	NON DI COMPETENZA DELL'ACTA
121	Rispondono sulle cause d'origine la capacità di segnalare i comportamenti di genere che interverranno per mezzo di interventi e migliorie presentate per noi gli interventi congiunti al progetto non danneggiando gli elementi nella documentazione progettuale. Per questo ragione L.T. avrà cura di comunicare ogni contingente antiprogetto fin dall'inizio di tutti i lavori, compreso gli imponenti di cronaca, alle competenti Soprintendenze di servizi e alla DCI PBA.	La presentazione riguarda la base esistente da cui si è ripartiti dati per la gestione dell'impianto e soprattutto per la sua funzionalità.	NON DI COMPETENZA DELL'ACTA
122	Provvedendo in corso di operai nelle sue attivita' di manutenzione delle opere e dell'intero progetto del L.T. con la realizzazione del PG, se non direttamente specificata delle sostanziali prestazioni dei L.T. al n° 30 di presentanza prima dell'inizio delle opere legateversi a carabinieri e telerau e stabiliti i relativa etablori programmi di inspezione annuali con fotoprototipi ogni ventiquattr'ore imponenti da parte di DCI PBA e delle Soprintendenze di polizia.	Il progetto è già stato approvato e in corso sono le indagini che è possibile e necessario da questo punto.	NON DI COMPETENZA DELL'ACTA

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segreteria)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borghese

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chirietti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Coreazzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Dott. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Marabro

Spes. Paus
Mazzoni
ASSENTE
La Gre
Vito Ober
Baldoni
ASSENTE
Borghese
Walter
Giovanni
Alberto (Sestri)
Carlo Uffici
CONTRARIO (Ferroni)
Tullio
Ran
ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

Ing. Graziano Palappa



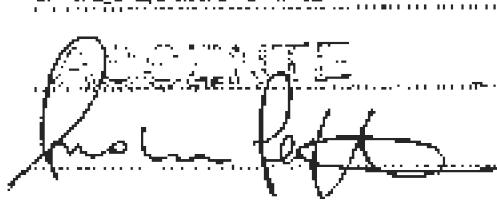
Arch. Antonio Orto

ASSENTE

Avv. Filippo Gattallo di Castel Lentini

ASSENTE

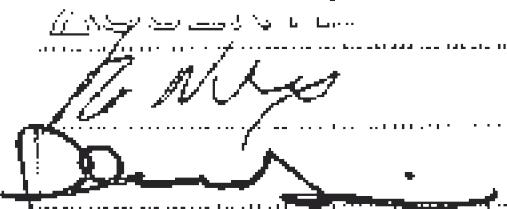
Prof. Antonio Grimaldi



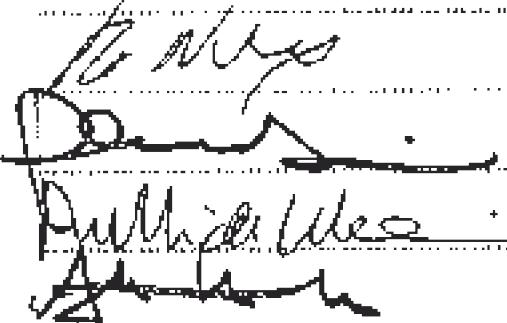
Ing. Despoina Karmiadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bartolo Maiorardi



Avv. Michele Muccini

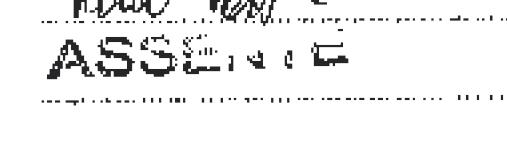
Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Saqqi Muscarà



Arch. Eleni Papalchiodi Melis

Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

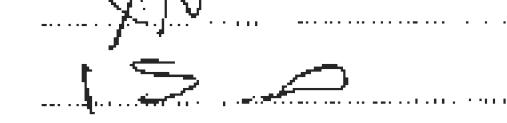
ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santapichi



Dott. Paolo Saraceno

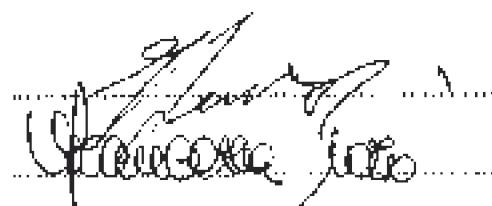
Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune italo-francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011

Dott. Franco Secchetti

Arch. Francesco Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani


F. SECCHETTI

F. SORO
REPRESENTANTE
R. VIVIANI (P.T.A.)

Allegato

Controdeduzioni alle Osservazioni del Pubblico

OSSERVAZIONI - 2015

N.	PROTOCOLLO DVA	OSSERVAZIONE	COMETRODUDUZIONI CIVIA
1	DVA-CR-2011-0011388 Del 14/09/13	Observazione delle Associazioni WWF, Legambiente, Italia Nostra, Pro Natura 1. Mancata riservanza degli obblighi di pubblicazione, di cui all'art. 24 del D.Lgs 172/2006, concernente l'obbligo di nuova pubblicazione dell'avviso di pubblico relativo al progetto definitivo del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, punto comune italiano-francese tratto in territorio italiano da confine il Sisra-Bussolengo". Le associazioni chiedono nuova pubblicazione di detto avviso, nel rispetto del combinatori dispeso dei commi 1 e 2 dell'art. 24 del D.Lgs 172/2006, in cui si stabilisce chiaramente che "comunicatamente non presentazione di cui all'articolo 23, comma 1, del progetto dovrà essere data notizia a mezzo stampa e sul sito web dell'autorità competente".	<p>La pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale è di conseguenza espresso del progetto definitivo per le pubbliche consultazioni è avvenuta in data 15 aprile 2013 sui quotidiani "La Stampa - edizione di Torino" e "La Repubblica".</p> <p>In data 17 dicembre 2013, è stata pubblicata la documentazione integrativa, inserita al progetto definitivo della riaclassificazione della pista Guida Scura (CONSENTO) e dell'Autonoleggio (SITAFF) e relativo SPA, con arrivo al pubblico avvenuto sui quotidiani "La Stampa - edizione di Torino" e "La Repubblica".</p> <p>Nella nota del ricongiungimento della procedura DVA 12002/2014 sono stati riportati i termini per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico a decorrere dal 15/01/2014.</p>
2	DVA-CR-2013-0011157 Del 15/05/13	Observazione della popolazione delle frazioni San Giuliano e Brusio di Susa 1. L'ultima soluzione progettuale prospettata è definita "leggero spostamento a est del tracciato nella prima di Susa": risulta essere tecnicamente ancor più imponente e invasiva per la frazione di San Giuliano di Susa in quanto per la sola finalità di salvaguardare la cascina di Villa Cora, di insospettabile origine, avvicina ulteriormente il tracciato TAV, portandolo a meno di 30 m da' habitat di San Giuliano, che si trova settentrionalmente rispetto ai commenti nel progetto. Lo spostamento del tracciato punto Pinibocco del tunnel di base è relativo comunque, sul confine dell' "Oasi Kereleca della V. d' Susa - Comune di Chianocco" (SIC ITT 14010), riconosciuta come il più belvedere di alto di importanza Comunitaria delle Alpi. Venne contestata inoltre la sopravvivenza del tracciato percorso che porta la quota del rilievo dello Bussolengo-Susa a +124m. sul p.c. +3m. pannelli conciabelli, e la realizzazione di un prolunga meno simbolico della via Montebello, dalla costruzione di un nuovo ponte presso l'omonimo e servizio di una collinetta sull'altra, all'interno dell'insediamento frazione San Giuliano. Gli scriventi richiedono di valutare l'ipotesi progettuale di realizzare l'interconnessione tra NTL a linea storica Torino-Milano o Bressana realizzando l'imbocco del tunnel di base in area formate, 550 m a valle del fabbrino di San Giuliano, zona priva di edifici residenziali per poi proseguire seguendo il tracciato della Sp38-Bussolengo che si snoda nei campi con indistruttibile vantaggio di sfruttandone Villa Cora e le sue cascine in aggiornato senso. Richiesto di ritoccare il progetto approvato nel 2005 con attenimento della linea in Comune di Brusio che, oltre a consentire di mantenere il traffico fluvivante nell'abitato di Bussolengo, permettebbe	<p>1. Lo spostamento dell'imbocco è richiesto dalla presentazione in 1a della Delibera CMC 57/2011, lo spostamento è stato realizzato al fine di tutelare massicci di pregevole Nego Sono interventi haberar prioritari. Il Proponente ha richiarato: a Vireia per il SIC ITT 14010, appartenente a valle della sede di prospettare Vla. Si fa intendere dichiarato al quadro preservativo in cui sono esistesse ulteriori milleggiamenti e compensazioni.</p> <p>2. Le opere connesse sono necessarie al la realizzazione dell'opera. Si fa riferimento al quadro preservativo del progetto perché, in cui a presente ci sviluppare adeguati interventi di inserimento paesaggistico della vialità locale conprese le berline stradiche. Si fa riferimento al quadro preservativo in cui sono richieste le mitigazioni in base di corso d'opera e di eventi.</p> <p>3. La valutazione di un'utilizzazione indesi progettuale non è percepibile alla presente fase.</p> <p>4.</p>

3	DVA-00-2013-0011391 Deli 16/05/11	<p>una facile interconnessione con il filo strada.</p> <p>Osservazione dei Signi Luigi Beltramo e Maria Paola Sandrelli</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gli scriventi spiegano che non esiste nessuno accordo Osservatorio-Enti Locali riguardo quale definizione di base per lo sviluppo del progetto preliminare (in riferimento al quanto effettuato dal Proponente in merito all'Accordo di Prescrizioni) e che gli enti locali e la popolazione non sono stati in realtà coinvolti nelle fasi di definizione delle linee guida del progetto. 2. L'ultimo schizzo/bilancio progettuale presentato risulta essere ancora più impreciso ed invadente per la frazione di San Giuliano di Suse. Lo speseggiamento a est, che piantò canili e lasciò familiari a ridosso di San Giuliano e Borgata Beade, peseggiando, con iuto, poveri e vibrando, in maniera esplosiva, la "visibilità" non risolve il problema né delle Comunità Psichiatriche Projetta "Il Pini" né della residenza per anziani "Villa Corte". 3. Viene contestata inoltre la sopravvivenza del transito ferroviano che pone la quota del Nlevato della Bassedeno-Suse a +12m. sui p.c. +3m. (marmi forgeserensi), e la realizzazione di un prolungamento stradale delle Via Montebello, dalla costruzione di un mulino sospeso ferroviario, a servizio di una rotonda stradale all'interno dell'abitato della frazione San Giuliano. 4. Gli scriventi, che risiedono a pochi metri dalla nuova sede ferroviaria, chiedono quindi che indescendibilmente all'inizio dei lavori per la sostituzione della viabilità sulla SS 25 venga offerto un sopralluogo da parte di un tecnico di I.T.F alla propria istituzione al fine di verificare che prima dei lavori l'edificio è privo di fessuramenti, ecc. <p>Gli scriventi chiedono inoltre che per il disegno definitivo dell'opera il disegno 23/mento delle bocche luminali e per le peggiore condizioni ambientali, gli sia riconosciuto un esborso indennizzo quantificabile nel 10% del valore restante dell'immobile, tale cifra non comprende ovviamente eventuali danni, derivanti dalla fase esecutiva dei lavori, di cui tratterà, all'elaborazione di aggiornato, uti interventi di mitigazione dei rischi (restituzione serramenti, rivedimenti e capotto delle porte e aiuvi) finalizzati a garantire un minimo di visibilità all'abitazione.</p>	<p>1. Non di competenza del MATTM</p> <p>2. Lo spogliamento dell'infusco è richiesto dalla prescrizione n. 14 della Delibera CIPC 17/2011, lo spogliamento è stato realizzato al fine di risultare manifatturato da progetto.</p> <p>3. Le opere queste sono necessarie alla realizzazione dell'opera. Si fa riferimento al quadro preventivo del proponente parenti, in cui si prescrive di sviluppare altre quali interventi di inserimento passeggiaticio della viabilità locale comprese le banchine maristiche. Si fa riferimento al quadro preventivo in cui si richiede le migliorie in base di corso d'opera e di esercizio.</p> <p>4. Non di competenza del MATTM</p>
4	DVA-00-2013-0011576 Deli 21/05/11	<p>Osservazione dei Signi Salvatore Nicella e Stefano Berillo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I scriventi rileggono l'elenco di siti che si intendono realizzare le più significative medieche della strada SS 25, alla costituzione della rotonda in frazione S. Giuliano, all'interramento del rilevato ferroviario, la realizzazione dei 2 by-pass su viale salali provvisorio, la demolizione del rilevato ovestiale e la ricognizione dell'adesuato sulla scia delle ultime. Si chiede pertanto che strettamente all'inizio dei lavori sopramodo venga effettuato un sopralluogo, da parte di un Tecnico di I.T.F e alla Procura pubblica al fine di verificare che l'edificio è privo di fessurazioni, crepe, dissassamenti ed effondimenti strutturali, 2. Per il disegno definitivo dell'opera, il disegnamento delle aree limitate e per le peggiore condizioni ambientali i scriventi chiedono che gli sia riconosciuto un esborso indennizzo quantificabile nel 5% del valore dell'immobile, precisando che tale cifra non comprende ovviamente eventuali danni derivati dalla fase esecutiva dei lavori di cui trattasi. 	<p>1. Nel P.R.A. è prevista una "specifico analisi della sopravveniente "vibrazioni".</p> <p>2. Non di competenza del MATTM.</p> <p>3. La valutazione di un'ulteriore ipotesi progettuale non è percorribile alla presente fase.</p>

		3. Segnalato infatti una soluzione alternativa: mettere di progettare i nuovi galleggi già da Susa, prevedere un'unica della galleria tra il comune di Susa e Biella con uno nuovo passaggio, in modo da collegarsi sulla linea storica Biella-Torino come nell'ultimo progetto previsto, eliminando la stazione di Susa.	
5	DVA-00-0013-4001-141 Del 20/05/13	<p>Osservazione del Sop. Francese Chivasso</p> <p>1. In corrente è fondamentale continuare all'attuale soluzione progettistica messa in poiché la stessa risulta essere l'arruolamento ancor più importante e invitante per la funzione di San Giuliano di Susa in quanto per la sola finalità di salvaguardare la cerchia di Villa Ceva, di insegnamento prezzo, avviene di ulteriormente il tracciato TAV ponendolo a entro di 30 m dall'abitato di San Giuliano, che si trova esposto rispetto ai cantieri ipotizzati nel progetto. Lo spostamento in esso, che porta cantieri e tracciato ferroviario a ridosso di San Giuliano e lungo la Bralda, pesantemente, con rimonte, galleggi e vibrazioni, ha visibilità non facile il problema né della Comunità Pedemontana "Pan" né della residenza per anziani "Villa Care".</p> <p>2. Vicino conseguita inoltre la sopravvivenza del tracciato ferroviario che porta la quota del tronco della Biella-Susa a +12m sui p.p. e la realizzazione di un prolungamento suidale della via Magenta, dalla costituzione di un nuovo scorrimento ferroviario a servizio di una nuova strada, all'interno dell'abitato della frazione San Giuliano.</p> <p>3. Lo scorrimento, che vive a pochi metri dall'abitazione sede della NLT, e a una trentina di metri dal luogo dove è prevista la rotatoria, nonché a ridosso dello piano di Susa, oltre agli indennizzi dovuti per gli espropri chiede che antecedentemente all'inizio dei lavori sopra citati, venga effettuato un sopralluogo, da parte di un tecnico di LTF alla proposta elaborazione di fine di verificare, che tecnicò è pronto di tessitura (es. crepe, dissestamento) e/o edilme sui strutturali. Per il disegno derivante dall'opera, il deposito delle scorte, manodopera e per le singole ragioni ambientali i galleggianti dovesse, che gli sia riconosciuto un equo indennizzo quantificabile nel 10% del valore catastale dell'immobile, presentando che tale cifra non comprende avvenimenti eventuali danni derivanti dalla base esecutiva dei lavori.</p>	<p>1. Lo spostamento dell'imbocco è richiesto dalla prescrizione n. 14 della Delibera CIP/Cm 377201/1, lo spostamento è stato realizzato al fine di tutelare manufatti di pregio.</p> <p>2. Le opere chiesse sono necessarie alla realizzazione dell'opera. Si fa riferimento al quadro prescrittivo del progetto partire, in cui si prescrive di svolgere passi adeguati interventi di inserimento pressoché giornata locali compresi le barriere acustiche. Si fa riferimento di quanto presentato in cui sono riportate le indicazioni in fase di carso d'opere e di esercizio.</p> <p>3. Non di competenza del MATTI.</p>
6	DVA-00-2013-2011599 Del 21/05/13	<p>Osservazione del COMUNE DI BUSSOLENO</p> <p>Il Comune di Bussoleno richiede di valutare con attenzione le seguenti problematiche:</p> <p>1. Ingravidamento detritico</p> <ul style="list-style-type: none"> Le soluzioni progettuali per le barriere acustiche non sono state previste per la tratta di linea storica, che sarà comunque coinvolto dai lavori e dell'esercizio della nuova infrastruttura, si ritiene necessario estendere l'analisi acustica e la progettazione anche sulla tenuta di linea storica, mantenendo l'impianto attuale di fare le infrastrutture sicure durante i lavori. I risultati dovranno essere utilizzati dal numero la funzione della zonizzazione acustica dell'intero territorio comunale. Nella verifica dell'immissività dei nuovi dovranno essere valutate tutte le sorgerenti che appurano esistono permanentemente sui rispettivi. Si richiede la valutazione della scelta più adatta sulla tipologia di barriere da 	<p>1. Individuamentokg/secondo:</p> <p>Si fa riferimento al quadro presentando un mercato a confronto Bussoleno, in cui si richiede anche la valutazione degli impatti cumulativi.</p> <p>Il quadro prescrittivo impone provvedere di sviluppare adeguati interventi di inserimento pressoché giornata anche le barriere acustiche.</p> <p>2. Localizzazione attendibile.</p> <ul style="list-style-type: none"> Il tema del traffico fa parte dell'analisi ambientale contenuta nello Studio d'impatto Ambientale, è stato oggetto della richiesta d'indagine, ed è trattato nel quadro

		<p>utilizzare. Per le zone di filo delle sedi ferrovie si devono prestare attenzioni adeguati rispettando i criteri di sicurezza, considerando anche per alcune zone di canale.</p> <p>2. Inquadramento pubbendale</p> <p>Redigere un piano del traffico ferroviario e su gamma tra i cui obiettivi è lo stesso di determinare definitivamente e ricavarsone il piano dovrà contenere tutti i dati e le informazioni necessarie per sapere quali vettoriali verranno interessate, le condizioni di trasporto e di transito, tempi e materiali imobilizzandi.</p> <p>3. Ricevere tutte le osservazioni e analisi derivanti dai monitoraggi ambientali al fine di appurare eventuali correttori per la riduzione degli impatti generati in solme e limitare disagi e carico della popolazione.</p> <p>• Particolare attenzione dovrà essere rivolta ai controlli in cantiere da parte degli operatori competenti sul rispetto delle scelte progettuali riguardo all'utilizzo di terreni di scavo e racce di scavo e di smaltimento di rifiuti.</p> <p>4. Viabilità</p> <p>- Prevedere nel piano della viabilità inizialmente alle ad assolvere alla funzione di moderazione e snellimento del traffico nelle aree urbane interessate;</p> <p>Opere, quali rotatorie stradali perciò garantire maggior sicurezza con riduzione di velocità e incertezza e permettere di smaltire il traffico con minor ingombramento acustico e aerotermico, abbattendo gli ostacoli e i caselli geografici. Le scelte progettuali dovranno comunque essere condite anche lo rispetto alle interfacce locali.]</p> <p>5. Asseriti idrogeologici</p> <p>- Provvedere alla realizzazione del livello idronale utile i bassi dell'AIBO con fondi profondi 2000 e non affacciando i lavori in oggetto in questo riscontro carattere di un certo di evitare possibili danni all'obbligo di Bussolengo. In caso di eventi di piena del Dora Riparia lo sposta sinistra orografica.</p>	<p>prezziattivo del presente parere.</p> <p>Si rileva, ad ogni caso, che il trasporto via gomma avrà una durata limitata nel tempo, soprattutto dal trasporto ferroviario.</p> <p>- In questo 1. Redibariaggio ambientale si fa riferimento al quadro prescrittivo. Si segnala che quanto richiesto comprende il goal delle attività di monitoraggio sia in fase di esplorazione che in fase di post operari</p> <p>- In merito ai controlli sul rispetto delle scelte progettuali riguardo all'utilizzo di terreni di scavo e di smaltimento di rifiuti si fa riferimento al quadro prezziattivo relativamente al monitoraggio ambientale e al Piano di Utilizzo delle terre e roccia da scarro ai sensi del D.Lgs 16/2012. Si segnala infine per la gestione dei campioni è stata richiesta la certificazione SCA (ISO 14001) o la registrazione EPIAS.</p> <p>3. Viabilità:</p> <p>- Nell'elenco è risultato necessario risalire problemi ancora le usabilità attuali. Il Proponente ha provveduto in tal senso</p> <p>4. Assesivo idrogeologico</p> <p>Si fa riferimento al presente parere, di cui fa parte integrale. Il parere di compatibilità con il P.A.I. relativamente agli interventi industriali, M.L.L., riqualificazione Autoponte del Comune di San Didero e Guida Sicura del Comune di Avigliana, emesso da parte dell'Autorità di Bacino del Fiume Po con nota prot. n. 567033/MC/I del 04/08/2014.</p> <p>1. La coerenza con i PROG è stata totale del Proponente ne quadro di riferimento programmatico e operativo delle iniezioni. Per quanto riguarda le specifiche sulle riqualificazioni si rimanda alla progettazione successiva.</p> <p>2. Si fa riferimento al quadro prescrittivo in cui in merito ai rischi della vegetazione si richiede il progetto degli impianti d'irrigazione.</p> <p>3. Si fa riferimento al parere di compatibilità con il P.A.I. relativamente agli interventi industriali: M.L.L., riqualificazione Autoponte del Comune di San Didero e Guida Sicura nel Comune di Avigliana, emesso da parte</p>
7	DY 4.00-2013-001601 Dg[21035]	<p>Osservazione del COMUNE DI BUSSOLENGO</p> <p>Rispondono a richiesta a PROG, 182/ET/CT/SPR/1 1-24/06/2013</p> <p>Si richiede di modificare il PD tenendo conto delle seguenti osservazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> per la riqualificazione delle aree e delle strutture occorre adeguarsi alle vigenti norme di canale locale (vedere regolamento edilizio del PRQC), nel recupero e nei ripristini ambientali con specie vegetali autoctone è necessario dolcificare le aree di impianti di irrigazione idripi ed evitare il disperdimento idrico; impossibilizzare regime bolionale laterale ad est del rilevato ferroviario zona sottosaldatura Misere; mantenere la derivazione di acque a fini irrigui con derivazione sotto il perimetro ferroviario in intercessamento della Dora Riparia (meseta Bussolengo) a spese copertura amministrativa; 	<p>prezziattivo del presente parere.</p> <p>Si rileva, ad ogni caso, che il trasporto via gomma avrà una durata limitata nel tempo, soprattutto dal trasporto ferroviario.</p> <p>- In questo 1. Redibariaggio ambientale si fa riferimento al quadro prescrittivo. Si segnala che quanto richiesto comprende il goal delle attività di monitoraggio sia in fase di esplorazione che in fase di post operari</p> <p>- In merito ai controlli sul rispetto delle scelte progettuali riguardo all'utilizzo di terreni di scavo e di smaltimento di rifiuti si fa riferimento al quadro prezziattivo relativamente al monitoraggio ambientale e al Piano di Utilizzo delle terre e roccia da scarro ai sensi del D.Lgs 16/2012. Si segnala infine per la gestione dei campioni è stata richiesta la certificazione SCA (ISO 14001) o la registrazione EPIAS.</p> <p>3. Viabilità:</p> <p>- Nell'elenco è risultato necessario risalire problemi ancora le usabilità attuali. Il Proponente ha provveduto in tal senso</p> <p>4. Assesivo idrogeologico</p> <p>Si fa riferimento al presente parere, di cui fa parte integrale. Il parere di compatibilità con il P.A.I. relativamente agli interventi industriali, M.L.L., riqualificazione Autoponte del Comune di San Didero e Guida Sicura del Comune di Avigliana, emesso da parte dell'Autorità di Bacino del Fiume Po con nota prot. n. 567033/MC/I del 04/08/2014.</p> <p>1. La coerenza con i PROG è stata totale del Proponente ne quadro di riferimento programmatico e operativo delle iniezioni. Per quanto riguarda le specifiche sulle riqualificazioni si rimanda alla progettazione successiva.</p> <p>2. Si fa riferimento al quadro prescrittivo in cui in merito ai rischi della vegetazione si richiede il progetto degli impianti d'irrigazione.</p> <p>3. Si fa riferimento al parere di compatibilità con il P.A.I. relativamente agli interventi industriali: M.L.L., riqualificazione Autoponte del Comune di San Didero e Guida Sicura nel Comune di Avigliana, emesso da parte</p>

5.	verificare le zone di condondizione con TR 500 entro per alcune magnitudine su piattaforma, della verifica della valle PD2 CDA 1073 50,37-00_30-02 si evidenzia una latitudine diametro 1000 m in cui a perimetro della Bassa Gorle, tale soluzione non viene accettata in quanto creerebbe aspri fit manutenzione treni sostenibili dal Comune o dal Consorzio in lungo gestore, si chiede di valutare la risoluzione dell'opposizione in modo da garantire il passaggio di 400 uscite della Bassa Grande per mitigare i tempi posti da valle per tutto il tratto della medesima. Si tenga in considerazione che i sedentari della Dova Riparia, sia per eventi naturali, sia per il rilascio da parte dei gestori delle società di produzione di ceneri per elettrica, rispetto avvenimenti traini interrati o alberi così sostenibili.	6. Si rimanda al Parere dell'Autorità di Padova	dell'Autorità di Bacino del Fiume Po con riferimento n. 55/03/2014 del 04/08/2014, (vedi da anche per le richieste n. 4 e 5)			
6.	Observazione dei SIG ri LSEA Parma e Paola Jacob Gli servienti spalleggiano una serie di problemi connesse alla linea ferroviaria che presentano l'impossibilità di continuare a vivere nella loro soluzione: 1. Non è stata compiuta la presentazione 77 della del CIEE 5772011 "Vadochina e Sandi" per ottenere con i necessari apposizioni, la stessa soluzione stando relativamente alla viabilità dovuta al pauroso col sifone di evidenziare l'intervallazione di un traffico fra i treni della linea ferroviaria così fatto da detta SS23 in favore S Giuliano, di conseguenza è immediatamente migliore gli orari di viabilità etichette esistenti aggiornando l'interferenza, in presenza estremo, con la ferrovia di ricevuta verso della Croce d'Ampezzo in via Ferrovie delle Ferrovie di Adria e S Giuliano, di mitigare il discreto interruzione, inoltre si richiede che la direzione adotta subito Aumento e di evitare di trasferire i servizi di ferrovia a Porta Nuova federazione di Vazzana Tramburri, non obbligando interruzione il traffico eleva Strada Statale 24 rispetto al progetto "protezione", in quanto la soluzione ridotta collera. Infatti come ciò che rimane del terreno, affinché di essere costante all'introduzione, nonché l'abitabilità e l'utilizzo del terreno, in quanto il luogo risulterebbe compromesso dall'inquinamento svincolo, dall'usato del sottopasso della SS23 dal parcoleggio degli autobus e treni (500m) rispetto al piano chiave del terreno (467m), il parcheggio degli autobus +1m al confine area del terreno, le due corsie in salita di accesso alla strada interrata sul luogo del terreno tra il riferito risale della ferrovia Suse-Busoleto a filiazione, la rotolazione della ferrovia all'obbligazione, sono conseguente avvicinamento al progetto precedente,	7. Si fa riferimento alla Verifica di Competenza alle potestività delle Del CIEE 5772011 parte di questo parere, in particolare la prescrizione n. 77 e competenza, il progetto di adeguamento della viabilità tale come di tutte le operazioni riserve degli Enti arenati causa, condannati nell'ambito del Gruppo d' Lavoro Subsidiary Observatorio Torino-Jonae.				
7.	Observazione dei SIG ri LSEA Parma e Paola Jacob Gli servienti spalleggiano una serie di problemi connesse alla linea ferroviaria che presentano l'impossibilità di continuare a vivere nella loro soluzione: 1. Non è stata compiuta la presentazione 77 della del CIEE 5772011 "Vadochina e Sandi" per ottenere con i necessari apposizioni, la stessa soluzione stando relativamente alla viabilità dovuta al pauroso col sifone di evidenziare l'intervallazione di un traffico fra i treni della linea ferroviaria così fatto da detta SS23 in favore S Giuliano, di conseguenza è immediatamente migliore gli orari di viabilità etichette esistenti aggiornando l'interferenza, in presenza estremo, con la ferrovia di ricevuta verso della Croce d'Ampezzo in via Ferrovie delle Ferrovie di Adria e S Giuliano, di mitigare il discreto interruzione, inoltre si richiede che la direzione adotta subito Aumento e di evitare di trasferire i servizi di ferrovia a Porta Nuova federazione di Vazzana Tramburri, non obbligando interruzione il traffico eleva Strada Statale 24 rispetto al progetto "protezione", in quanto la soluzione ridotta collera. Infatti come ciò che rimane del terreno, affinché di essere costante all'introduzione, nonché l'abitabilità e l'utilizzo del terreno, in quanto il luogo risulterebbe compromesso dall'inquinamento svincolo, dall'usato del sottopasso della SS23 dal parcoleggio degli autobus e treni (500m) rispetto al piano chiave del terreno (467m), il parcheggio degli autobus +1m al confine area del terreno, le due corsie in salita di accesso alla strada interrata sul luogo del terreno tra il riferito risale della ferrovia Suse-Busoleto a filiazione, la rotolazione della ferrovia all'obbligazione, sono conseguente avvicinamento al progetto precedente,	2. All'interno del Quadro Ambiente - QUADRO DELL' MAPATT, sulle varietà di progetto è messo in considerazione e valutato il riferire R673, 3. Si fa riferimento al quadro prescritivo del presente parere in cui si elichete di ridurre una valutazione mediofile, sia relativa alla fase di esercizio 4. In base di variazioni sono previste le necessarie misure mitigazione delle aree operate e di canale come adattamento all'elenco del Capitolo di Referimento Ambientale - Tetto 3 - Relativi ai Impatti al fine di mitigare gli impatti legati alla cambiariazione (per es., cambiamento, etc.). Inoltre il Piano di Manutenzione Ambientale viene studiato per le tre fasi di rete operativa, riparazione e Piani operativi, in accordo e sotto il controllo di ANPA Piemonte, rispetto alle quali dovranno essere previsti e qualora necessario in funzione degli isti dei rispettivi obiettivi, ulteriori interventi di mitigazione se fini di limitizzando gli impatti residuelli. Si rimanda al quattro prescritivo del presente parere,				
8.	DY-A-01-2013-0011652 Del 21/05/13	5. Non di competenza del MATTM 6. Non di competenza del MATTM 7. Non di competenza del MATTM 8. Non di competenza del MATTM	9. Si fa riferimento di quadro prescritivo del presente parere in cui si richiede di presentare prima dell'inizio dei lavori il Sistema di Gestione Ambientale dei			

		<p>ricordare che entro queste distanze dal la linea domotile dei cantieri attivante distanzi intorno al 100 metri verso i 142 della scatola presente nel progetto preliminare.</p> <p>3. La pietraiazione n. 124 della Delibera CTPE 5 agosto 2011, n. 51 "il progetto definitivo dovrà essere corredato da una relazione ambientale relativa alla scorrere di 4000 vissuti, nella quale si descrivono le probabilità area di risorsa idrica per l'efficienza di funzionalità (in occasione di un eventuale mancata realizzazione del tunnel), soprattutto nel caso di esigimenti o ridosso delle zone delimitate" non viene rispettato in quanto non viene preso in considerazione l'altitudo più vicina all'imbocco del tunnel di base che, grazie alla costruzione del tratto di galleria articolata a ridosso dell'imbocco del tunnel, diventa maggiormente il punto di uscita dei fumi all'altezza di San Giuliano e, di conseguenza, all'ubicazione oggetto di queste osservazioni, comprendendola entro la zona di massimo pericolosità (300-400 metri).</p> <p>4. All'interno del territorio regolato di queste osservazioni è prevista la creazione della deviazione provvisoria della ferrovia Susa-Bassopiano, inoltre sempre all'interno dello stesso terreno, durante la fase di manutenzione e costruzione della sezione intermissionata, è prevista l'entrata al cantiere, con conseguente continuo percorso di mezzi e macchine operanti e, inoltre, è prevista, lungo il confine ovest del terreno, la zona di stocaggio dei materiali rendendo invivibile l'area su cui sorge l'abitazione.</p> <p>5. La zona indicata nell'elenco precedente temporanea del terreno in oggetto non corrisponde con le dimensioni previste dal progetto. In particolare, per quanto riguarda la parte a nord, dove necessariamente essere prevista un'occupazione di terreno maggiore per permettere di mezzi operativi di eseguire lo scavo e asentare i tuoi di scarico, nella stessa zona è prevista la costruzione della corsia di accesso alla strazione intercontinentale e quella di accesso ai piazzale degli autobus. Per quanto riguarda la parte a sud, è previsto il passaggio del collettore di scarico superficiale e per la parte a ovest è previsto che venga coperto da una colle di materiale per compenmare il declivio di 4 m fra il terreno e il parcheggio degli autotreni.</p> <p>6. La notevole visibilità non permette l'accesso preferenziale all'abitazione e rende penalizzante l'accesso numerabilissimo.</p> <p>7. Lo SIA non ha tenuto in considerazione l'impatto atmosferico dovuto all'utilizzo massiccio di gas lacrimogeni e irritanti, come successe il giorno 16/12/2012.</p> <p>8. Gli indirizzi preliminari per la gestione ambiente di cantiere non sembrano coerenzi ed adeguati per evitare e impedire possibili contaminazioni ambientali, in quanto viene fatto dimenticato il comportamento del singolo operario e del fatto che non accada mai un cattivo imprevisto.</p> <p>9. EVA-00-2013-0011694 Ed 21/05/13</p>	<p>cantieri, secondo i criteri di cui alla ISO 14001 e al Sistema EMAS (Regolamento CE 76/2001).</p> <p>La scrivente ritiene esattamente di rimettere al suo dovere di intendere realizzare le notevoli strade, il nuovo sottopasso ferroviario e a pochi metri dalla sede ferroviearia oltre che agli indirizzi dovuti per gli espropri chiede che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rimodellamento dell'inizio del luogo senza effettuare un sopralluogo, da parte
--	--	--	--

		<p>di un Tunnel di LTF alla propria utilizzazione al fine di verbalizzare, che l'edificio è privo di lesurazioni, crepe, disegamenti ed eccellenti sostitutibili; anelare, per il disagio derivante dall'opera, il contenimento delle aree limitate e per le più sciolte condizioni climatiche i sovvenzioni chiedono che gli sia riconosciuto un tasso indennizzo quotidianabile del 5% del valore dell'immobile, precisando che tale cifra non comprende nuovamente eventuali danni derivati dalla fase esecutiva dei lavori.</p>	
10	OVA-00-20 3-40111336 Del 22/05/13	<p>Quesazione della Associazioni Ambientaliste WWF, Legambiente, Italia Nostra, Federazione Nazionale Pro Natura Principals</p> <ul style="list-style-type: none"> Underline frazionamento dell'opera e rispetto della procedura VIA: L'oggetto della procedura di VIA è il TD della "ponte sottane ipso-francese tra la terra d'italia da etàfis e Suse-Aussonen", mentre frazionamento della NLT, poiché non vengono presi in considerazione il tunnel dell'Capoferro e l'interconnessione con la linea storica a Chiusa San Michele, venendo a mancare la valutazione dell'impatto dell'opera nel suo complesso. Paleodio: Dalla progettazione n. I Del. CIPPE 57/2011 si rileva che il TD provedeva di avviare l'ipotesi che nella successiva fase di progettazione espansiva e quindi di realizzazione dell'opera si proteggi per fissa e non che il PD venga presentato insieme ad una valutazione unilatera. In nessun modo il lessaggio può essere di sicurezza nel momento della progettazione definitiva e quindi della verifica di quateroperanza delle prescrizioni resse su un PP unilatero una parte rilevante degli impianti facendo unicamente terminare ogni la linea a Sest-Bausoleo invece che Chiusa San Michele-Saint-Symphorien di Torino come previsto dal PP. Non rispondendosi del PD all'Articolo XXXI del D.Lgs 163/2006, maneggiato in conseguenza ai rispetti fondamentali del PD e dello SIA, elaborato da LTF e depositati ai fini della Valutazione di Impatti Ambientali Maneggiare è incongruente che si rivolgersano sullo SIA, che in questo modo rispetti i contenuti richiesti dall'Allegato VII del D.Lgs n.152/2006. Il visto di Genna dell'Avviso di pubblico sulla pubblicazione su giornali nazionali e locali effettuata da LTF nella primavera del 15 aprile 2013 viene indicato per lo svolgimento delle osservazioni in forze a cui il termine di 60 giorni dalla data di pubblicazione del precedente avviso. Mentre su solo del MATTA è stato pubblicato un altro termine per la tenutazione delle osservazioni, nella data del 19 maggio 2013. La procedura appare quindi vacua, in quanto non sono state fornite informazioni coerenti, univoci e incondizionabili, tali da assicurare la piena partecipazione del pubblico alla procedura di via. <p>2. Aludere ai vari benefici</p> <p>L'ipotetica utilità della nuova linea si fonda sull'aspettativa di un rilevante incremento del traffico di mezzi attraverso Farco all'inizio e in particolare lungo il corridoio Torino-Lione. I proponenti ricordano la conclusione funzionale alla realizzazione dell'opera, da ton modello previsionale che fornisce appunto in uscita i volumi di traffico attesi a diversi orizzonti temporali che</p>	<p>1. Procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> In merito al frazionamento dell'opera si richiede la Del. CIPPE 57/2011 in cui si approva il lessaggio dell'opera ipotetica n. 1. In particolare al TD viene sviluppato nell'ipotesi di realizzazione in due fasi come previsto nello aggiornamento dell'ultimo interramento, di cui la prima fase d'alto costo (costituita dal collegamento St Jean-de-Maurienne-Saint-Boniface, cioè la Sezione Transversale come definita nel Nuovo Accordo Interprovinciale del 15/01/2013) mentre la seconda fase comprende il tunnel dell'Asciara e le opere nelle Piane delle Quiesce. L'aggiornamento dello Studio d'Impatto Ambientale (SIA) è effettuato solo dalle parti relative alla prima fase funzionale, come indicate nella Delibera CIPPE n. 21 del 23/03/2012, redatta quale con l'unica crana dell'imbocco est del Tunnel di Base a Bussolengo. Secondo tra Italia e Francia, firmato il 30 gennaio 2012, costituisce un documento strategico e vincolante sotto il profilo programmatico. Il racconto specifica il tracciato del progetto, in particolare sul versante italiano, approvando le modifiche apportate in sede paritetica. Detinente anche il lessaggio che porta alla realizzazione le un prime iniziative della "Sezione Transversale" da Saint-Jean de Maurienne a Bussolengo non è previsto il collegamento con la linea storica Torino-Mondane. L'accordo ha dato il via libera alla progettazione definitiva dell'intercettore transversale, che tiene conto delle evoluzioni sfaccienti al versante italiano per migliorare il suo inserimento territoriale, sociale e ambientale. La progettazione dell'intercetta, avviata il 9 gennaio 2012, risulta subordinata alla approvazione sia del Parlamento francese che della Conferenza di Servizi e del CIPPE per la Fase italiana, oltre a seguire in Italia, per quanto in variante, l'iter di viale previste dalla normativa

<p>Capitolo 3 - Bilancio di tempo preso in considerazione per l'ACB.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nel caso della NLT, i proponenti hanno considerato tre scenari relativi al futuro, escludendo quello intermedio, denominato "del doppio percorso". Questo scenario, secondo l'andamento negativo verificatosi negli ultimi 15 anni circa sotto l'etichetta del "doppio percorso", ipotizza fin da subito una inversione di tendenza con un andamento espansivo che si conserverebbe per l'intero arco di tempo preso in considerazione per l'ACB dell'opera. Le spese, inizialmente con le quali si prevede il risultato finale sono basate sulla minaccia del PIL (Prodotto Interno Lordo) medio europeo. Questa ipotesi fondamentale non ha alcuna variazione di scena fino al 2050, ma si presenta un'altra più concreta e un desiderio. Coefficiente di elasticità: così rapporto tra tasso di crescita del traffico merci in tonnellate (tare) in unità rilevante per la realizzazione di infrastrutture di trasporto) e tasso di crescita del PIL medio europeo, pari a 1,7 per tutto il periodo considerato: il "coefficiente di elasticità" è il rapporto tra tasso di crescita del traffico e tasso di crescita del PIL. I proponenti utilizzano il valore 1,7 che si è dovuta restare durante tutto l'arco di tempo preso in considerazione. Gli stessi segnali permettono le previsioni, che mostrano nel 2050, utilizzavano valori compresi tra 1,4 e 1,5. Se si considerano stesse cifre relative all'andamento del PIL e al volume del traffico su un arco di trent'anni (scenari in diverse parti del mondo), si possono invertire, dove per ambiti, valori che oscillano al di sotto e di sopra dell'unità. E' ragionevole affermare che tra PIL e flusso di trasporto ci sia una correlazione, è altrettanto evidente che scegliendo opportunamente un intervallo breve delle serie croniche è possibile ottenerne per questa quantità valori compresi tra 0,5 e 2. L'elasticità non può mantenere, sul lungo periodo, un volume superiore a 1 e pertanto non può essere pari a 1,7, come definito nei tabellini, le considerazioni relative alle ipotesi su PIL ed elasticità, mostrano come le previsioni di crescita generale e la durata del traffico siano invece le Alpi su un arco di trent'anni decisamente e in qualche modo sufficiente a rendere completamente redditiva la nostra opera, sia sia infondate e inattendibili. 	<p>Capacità di attrazione da parte della nuova linea nei riguardi di traffico che diversamente si avveroscebbe l'arco Alpino, da e per l'Italia, lungo altre direzioni: secondo i proponenti, la NLTU (perduti) benefici sia a livello locale, sia a livello nazionale, perché il previsto spostamento modulare capacezza di Regione Sud (900 camion della strada, Ma le previsioni ufficiali sono le seguenti. All'elaborazione 2012 > traffico di 72.3 milioni, di cui 39.9 su ferro e 32.4 su strada, con un incremento in crescita di 1.450.000 camion. All'elaborazione 2033: traffico di 110.6 milioni, di cui 58.1 su ferro e 52.5 su strada; il doppio del piano massimo del 2000 quando tutto il traffico del Basso si rivolgerà formalmente sulla Valsusa, e il quintuplo del traffico attuale.</p>
<p>3. Flusso di traffico.</p> <ul style="list-style-type: none"> - I proponenti tendono a spiegare il forte declino del traffico ferroviario mettendo in Italia e Francia con i lunghi delitti infrastruttura snerica. Questa spiegazione non regge per due ordini di motivi: a) Nelle sezioni intermedie di tempo le ferrovie svizzere hanno mantenuto caratteristiche non distanti da quelle della linea storica della Valle della Moudruy e di Suse in quanto di fatto, nel loro corso il tracciato è sempre stato mantenuto "operativo" dal 1900 al 2011. 	<p>Le pari valutazione del progetto ai sensi del D.Lgs. 163/2006 sono state oggetto di nuovi SIA, regolamenti pubblicati e trasmessi alle Autorità competenti per la via.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In merito al vizio di forma riscontrato relativamente all'Avviso di pubblico con è da competenza del MATRI. <p>2. Analisi sistematica.</p> <p>Si fa riferimento alla VO alla Del. CIRE 57/11, in particolare alla provvisione 71 relativa agli Atti costitutivi.</p> <p>3. Flusso di traffico.</p> <p>In merito al traffico e alla valutazione dell'opera relativamente al presunto declino del traffico ferroviario di accesso tra Italia e Francia si rileva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il progetto fa parte "Nuova Linea Torino-Lyon" e include così Delibera CIRE del 21 dicembre 2001 n. 174 "Legge Olistico I - Programma delle Infrastrutture Strategiche" (P.I.S.) e s.m.i., tra gli interventi strategici e di permanente interesse nazionale nell'ambito del "Corridoio Ferroviario", riconfermato in seguito con la Delibera CIRE del 6 aprile 2006, n. 119/2006 recante "Riorganizzazione programma delle infrastrutture strategiche (Legge 43/2006)", ripete e stessa profle inclusa tra quelle previste dall'Intesa Generale Quadro societaria 11 aprile 2003 tra il Governo e la Provincia. Il progetto è stato annualmente confermato nell'Allegato Lefegislature. M Documento di Esposizione e Riforma (D.E.F.) con la Deliberazione 136 del 21 Dicembre 2012 il CIRE ha approvato l'apposizionamento del P.I.S. e, conseguentemente, il X Allegato Infrastruttura al D.E.F. e, nella scrittura del 10 agosto 2014 ha espresso l'attuale fattivitè sul XII Allegato Infrastrutture al D.E.F. - Il progetto preliminare dell'opera è stato approvato, ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006, con presentazioni e raccomandazioni, del CIRE con la Delibera N. 57 del 3 agosto 2001 pubblicata sulla G.U.R. (n. 222 del 22 settembre 2001).

<p>2007 e la tendenza alla crescita è presente prima di quella attuale, per quanto riguarda il Decreto nuovo incisiva nuova infrastruttura è attualmente in funzione.</p> <p>b) Considerando al colo del traffico ferroviario non si riconosca nessun incremento del traffico stradale che anzi cesa a sua volta, negli stessi anni. Ma si può riconoscere una significativa crescita dell'effetto dei lavori di adeguamento del tunnel storico sull'andamento totale del flusso iniziatosi 5 anni prima dell'inizio dei lavori (2002).</p> <p>I flussi risultanti mostrano un andamento crescente, mentre quelli esistenti alla frontiera Francia-Italia restagnano; un futuro credibile composta ulteriore crescita, sia pure a velocità decrescente, lungo gli asse nord-sud e periferia dell'aggregazione dei Paesi, con flussi che diminuiscono in un paio di decenni riportati ai 30% degli scambi materiali attraverso le Alpi occidentali. Stando così le cose una nuova linea ferroviaria Torino-Lione ad effettivo costo e destinata ad essere permanentemente sottosviluppata, e quindi in passivo.</p> <p>A giudicazione della necessità della realizzazione di una nuova linea ferroviaria Jonica-Ligure i proponenti hanno formulato alcune previsioni di traffico merci sui contatti dello Volle di Susa, riprese dal prospettico Tcnico edituito dal Governo Italiano come base per le valutazioni di convenienza economica della nuova progettazione. Le previsioni sono estese per il periodo 2008-2053 e si riferiscono al traffico merci su strada e su ferrovia in uno scenario nel quale vengono costituita in nuova linea ferroviaria proposta, le cui caratteristiche definitive sarebbe prevista al 2015. Osservando il periodo 2014-2011 emerge con evidenza come tali previsioni stiano forte nelle precedenti rispetto all'andamento reale indicato dai dati storici disponibili. Inoltre le tendenze di uscita e lungo termine indicate da LTF, basate su crescita meno (più) accentuate, appurare incompatibili con gli effetti indotti dall'attuale congiuntura economica mondiale, europea e nazionale.</p> <p>4. Opere civili</p> <p>Per apprezzarli lo siamo compiuto dai progettisti per limitare le danni causati segnalate dalla Scuola durante l'esame del P.R. specialmente nel territorio comunale di Susa. Nonché sempre tenendo l'impegno che le opere ferrovie e quelle ed esse collegate saranno sulle risorse.</p> <p>Sono riportate assunzioni su specifici capi opere di tipo tecnico e grafico sulle seguenti opere: linea ferroviaria e viabilità, galleria di vendicatore Cilena, palazzo di servizio e valle delle Madonelle, nuovo scalo autostrade della Maddalena.</p> <p>5. Comunicazione</p> <p>Sono riportate osservazioni sui specifici elaborati di tipo tecnico e grafico.</p> <p>6. Si si di duplice e unificato di scavo</p> <p>• Per tutte le dinamiche inquadrati si ritiene che non sia necessaria dall'autorità competente per l'autorizzazione dell'opera la caratteristica di "materiali non commestibili" per le TR da scarro in uscita dalle gallerie. Si richiede che venga studiata, su questa nuova base, un supplemento di indagine con approfondimenti concernente lo studio delle contaminazioni delle TR, delle loro dinamiche di propagazione e dei conseguenti impatti derivanti sulle diverse componenti ambientali; tale analisi deve essere estesa a tutte le zone</p>	<p>delle Infrastrutture Strategiche (Legge N. 44/2009). Nuova Collegamento Internazionale Torino-Lione - Sezione Internazionale Ponte elettrico italiano-francese - Tratta in territorio italiano - Approvazione del Progetto Preliminare";</p> <ul style="list-style-type: none"> • da data 1 agosto 2014 della Legge dello Stato di ratifica del trattato internazionale tra Italia e Francia, già stipulato il 30 gennaio 2012 tra il vicepresidente delle Infrastrutture Mario Ciavola ed il segretario di Stato ai Trasporti Thierry Manant, con cui viene ridefinito il meccanismo per realizzare il tunnel di base di 17 chilometri e le due stazioni intermedie di Susa e Saint-Jean-de-Maurienne, più le Interconnessioni con le rispettive linee esistenti; • il collegamento della Nuova linea Torino-Lione comprende una "sezione internazionale" tra Saint-Dié-des-Vosges e il Nodio Ferroviario di Toninai. La sezione internazionale si compone di tre parti: <ul style="list-style-type: none"> ◦ parte francese, tra i diaconi di Saint-Dié-des-Vosges e i diaconi di Montmélian, ◦ parte comune italo-francese, tra i diaconi di Montmélian e di Chiusa S. Michele in Itali; ◦ parte italiana, dai diaconi di Chiusa S. Michele al Nodio di Toninai. <p>La "sezione transfrontaliera" - secondo la definizione data nell'accordo italiano-francese - è la sezione della linea comunale compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa-Bussolengo in Italia. Oggetto del presente Parere è il progetto di competenza di Lyon Turin Ferrovie SpA della nuova linea ferroviaria compresa tra il confine di Stato e la piana di Susa-Bussolengo, oltre la tratta italiana della sezione transfrontaliera.</p> <ul style="list-style-type: none"> • All'interno del quadro progettuale dello SEA è affinato il tema delle previsioni di traffico aggiornato rispetto al P.P. le collaborazioni di RFI, RFF, Regione Piemonte, Regione Riforma-Alpes. La definizione del modello di esercizio sulla linea e traffico misto veleggiatori e merci 4. Quattro chiavi
<p>Si fa riferimento al quadro prescritivo del presente parere.</p>	<p>Si fa riferimento al quadro prescritivo del presente parere.</p>

<p>che a partire dalle aree di esplorazione, di sbucaggio temporaneo, lungo le banche di fondo sino in prossimità dei soli di sbucaggio definitivo, sono coinvolte dall'impatto della gestione delle FIR da scavo.</p> <p>Si richiede che i depositi temporanei siano oggetto di autorizzazioni specifiche e minime nella gestione delle FIR da scavo ai sensi degli articoli 183, 184 e 185, poiché la durata almeno decentrale del carico non permette ai fini della sicurezza di interpretare la continuazione dell'esposizione come attività temporanea poiché i tempi di esposizione della popolazione sono impostati definitivamente dalla durata dell'opera su cui tali da esaminare ed autorizzare quest'ultima al fine di un'industria fisca e da effetti sull'ambiente e sulla popolazione devono essere limitati ai valori limiti di qualità ambientali.</p> <p>Si richiede, inoltre, che l'autorizzazione all'apertura data dall'autorità competente relativa alla gestione delle FIR da scavo berga in considerazione e sia subordinata alla presenza delle autorizzazioni degli enti territoriali competenti per i soli di trasformazione e successivo del materiale prodotto (art. 180 DLgs 152/2006 e D.M. 161/2012), ma anche per i suoli di deposito temporanei (d.lgs. 152/2006) e avvenimenti per il ciclo minuti (art. 183 DLgs 152/2006).</p> <p>Sono riconosciute osservazioni sui specifici elaborati di tipo tecnico e grafico sui siti di Caprie e Torrazza Piemonte. Relativamente alla dinamica prevista nel comune di Torrazza, specificamente al rischio legato alla gestione delle acque delle aree di servizio si cita in analogia lo problema della Reggia Reale o dei Molini già determinata dalla Provincia di Torino ed emessa nella GiUL della richiesta di autorizzazione dell'ampliamento della edilizia B della discarica "La Torrazza sul".</p> <p>7. Geologia</p> <p>L'geogeologia per quanto riguarda l'utilizzo delle acque capillari è sostanzialmente quella fluidescosa, in tre condizioni, separabile una al momento dell'infiltrazione in vescica le acque dell'alone dei propri freatiche e profondi, comprese quelle calde finite in un solo vescica. Si deduce che l'ambito delle acque calde sono state estenuate al momento della captazione e che se insorgesse nulla non sono inquinate a utilitarie, in funzionamento di depurazione. La pericolosità delle acque costituisce è comunque c'è il rischio che vengano innescata nella Dora Riparia segno insospettabile, le porose non strutturali e disperdendo dalla progressione dei liquidi e dalle quantità di acque intercette nelle zone di fragili. Allo stesso modo in queste condizioni e con queste quantità d'acqua è nostra opinione, non è possibile avere la certezza di poter separare le acque pericolose da quelle non pericolose dei liquidi pericolosi. In senso c'è il rischio che grande quantità di acque inquinante vengano immesse in Dora.</p> <p>8. Idrogeologia e fluvialità</p> <p>Si fa riferimento al quadro preventivo del presente parere in cui, all'interno del quadro preventivo si richiedono approfondimenti della documentazione presentata.</p> <p>Inoltre, si segnala che è parte integrante del presente parere il parere di compatibilità al PAI dell'Adm del PO, protocollo 567065/SCM del 04 agosto 2014.</p> <p>9. Bagnato e vibrazioni</p> <p>In merito allo componente Zammors si fa riferimento al quadro preventivo del presente parere in cui si richiede di valutare gli impatti complessivi rispetto al versetto in cui s'innesta la NLTL.</p> <p>Si fa inoltre riferimento alla Verifica di Osservanza alla Delibera CIPe 57/2011 allegato al presente parere, in particolare alla presentazione n. 123, in cui il PropONENTE di risposta in merito alla necessità di delle specifiche criteri per la gestione di eventuali superamenti delle soglie di legge e in cui el-</p>	<p>in cui si realizza di sollevare adeguati interventi di inserimento preventivo delle opere connesse alla realizzazione della NLTL o la realizzazione di un piano comprensivo delle compensazioni e delle riabilitazioni.</p> <p>3. Cantiere anziose</p> <p>In merito alla cantierizzazione si fa riferimento al quadro presentativo del presente parere e alla Verifica di Osservanza alla Delibera CIPe 57/2011 allegata allo stesso.</p> <p>6. Siti di deposito e smaltire di scava</p> <p>Si fa riferimento al quadro preventivo del presente parere in cui si riassume l'aggiornamento del PIUT ai sensi del D.M. 161/2012, di cui deve essere acquistata l'autorizzazione prima dell'inizio dei lavori presso il MATTM.</p> <p>7. Geologia</p> <p>In merito alle localizzazioni: Marechiaro - Punta d'acqua - Gessosassieni - Rischio mare, si fa riferimento al quadro preventivo e alla Verifica di Osservanza alla Delibera CIPe 57/2011 del presente parere in cui si richiedono approfondimenti e aggiornamenti specifici regolamenti e approfondimenti sulle componenti ambientali idrico, sonoro e solido e solido e sulla verifica di stabilità dei versanti (rischio frane e cassa massi).</p> <p>8. Idrogeologia e fluvialità</p> <p>Si fa riferimento al quadro preventivo del presente parere in cui si richiedono approfondimenti e aggiornamenti specifici regolamenti e approfondimenti sulle componenti ambientali idrico, sonoro e solido e sulla verifica di stabilità dei versanti (rischio frane e cassa massi).</p>
---	--

<p>diminuiscono quelle impattate [3 su 19].</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geometria: il piano trapezio è stato realizzato solo in parte, quindi le componenti dell'elemento sostanzialmente quelle classiche nel PIP. - Rischio frane: Non solamente per il canale di Modedona ma anche per le altre zone di frane il rischio di caduta massi è minore (39 utilizzando il perimetro del dimensionamento dei blocchi di 1 m³ nelle simulazioni). 	<p>Propponente fa funzione del cronoprogramma dei lavori, stabilisce un protocollo di gestione delle criticità, comprendendo che i progetti e i singolari sono stati valutati sulla base di modelli di simulazione dell'impatto accordato e di modelli di calcolo per le vibrazioni.</p> <p>10. Ambiente e rigorazioni fondamentali.</p> <p>In relazione all'ambiente il presente parere comprende nell'ambito delle prescrizioni relative al P.I.T. la aggiornare e presentare prima dell'inizio dei lavori, un serie di prescrizioni riunite anche rispetto a questa componente.</p> <p>Al'interno del PMA, che, come da quadro prescrittivo sarà aggiornato e concordato con A.R.P.A., è prevista il monitoraggio specifico della componente Adolanto.</p> <p>Inoltre, sono previste apposite procedure operative in relazione delle diverse tipologie di roccia individuabile dagli scavi.</p> <p>In particolare si fa presente che il monitoraggio deve essere presso il confine del Cinturino Espansivo della Bellidonna, caparra propedeutica al progetto del Tunnel di base, sotto il controllo dell'A.R.P.A. Piemonte, e di spostarla in rete e può essere verificabile, anagrafico i tracceamenti perudicamentevoli pubblici che riportano anche tutti i dati sull'attività.</p>
<p>8. Idrogeologia e idraulico</p> <p>All'interno della Relazione idrologica generale si afferma che i suoi dati sono i metodi per determinare il valore di Tc (tempo di commissione) e il proponente calcola Tc con i vari metodi, effettua i due valori estremi e prende quindi la media aritmetica. Considera poi che le formule classiche per l'argomento spiecano proprio risultati alquanto differenti, non forse comunque che l'eseguire una semplice media aritmetica tra tutti i valori "non estremi" rappresenta una soluzione scientificamente a vantaggio della sicurezza. Infatti le formule proposte affrontano problematiche tra loro molto differenti. In merito allo scenario "iniziazione delle condizioni di progetto LTTF nelle condizioni disponibili di canale", il PropONENTE ha scelto come porata di riferimento, quella con tempo di ribasso TR pari a 50 anni, anche in questo caso una verifica basata su eventi esaddecenni da tempi di ribasso maggiori avrebbe garantito una maggiore sicurezza progettuale.</p> <p>9. Fisiche e vibrazioni</p> <p>Per quanto attiene all'analisi degli impatti la fase di canale, l'individuazione delle sovraccarichi non comprende il traffico incidente dell'attuale come invece è previsto dalla linea guida PIREMI.</p> <p>Tale aspetto risulta di particolare rilievo nella comprensione anche lo monitoraggio dell'elemento strutturale verso i siti di deposito con un coinvolgimento territoriale che non riguarda solo le aree adiacenti ai canali, bensì un territorio molto più esteso. Sono altresì esclusi dall'avalutare i trasporti da centrali di bellezza.</p> <p>Per quanto riguarda l'utilizzazione del materiale per via ferroviaria l'impatto acustico complessivamente generale da questo impegno deriva dalla logistica di deposito e carico sui convogli, dello scarico e del successivo trasporto su ferro dai materiali verso i siti di deposito. Nei punti dei due assi su cui è stata tratta nella valutazione degli impatti.</p> <p>Il trasporto per ferrovia del materiale da conferire nei siti di deposito comporta una emisferiche sonora che converge ad una situazione di forte criticità del momento che va ad incidere su una situazione già fondente critica, alimento in assenza di un piano di risarcimento ecologico efficace sull'esposizione. Tale critica assume ancora particolare delicate se si considera l'elevato</p>	<p>Propponente La componente è stata ampiamente trattata dal PropONENTE nel SIA, al quale si rimanda. Inoltre il Piano di Monitoraggio Ambientale verrà aggiornato e successivamente avviato per le tre fasi di corte operativo, in misura e per i piloti operativi, in accordo e sono il controllo di A.R.P.A. Piemonte, rispetto alle quali dovranno essere previsti, e quadrirena in funzione degli esiti del monitoraggio, ulteriori interventi di mitigazione al fine di minimizzare gli impatti restanti.</p> <p>Per i dialoghi si rimanda alla Vendita di Oneroperanza alla Delibera CIPPE 27/2011 e al quadro messo a punto del presente parere.</p> <p>Nel SIA il PropONENTE ha trattato lo problematica riguardante gli impatti di bellezza e produzione di calcestruzzo precompresso e la</p>

<p>numero di incendi presenti nello immobile vicinanza della linea ferroviaria da cui dalle trasporti dovranno avvenire.</p> <p>10. Attività e redditività lavorazionali:</p> <p>Rischio ambientale: la presenza di tale materiale rientrante nei sondaggi non fornisce una valutazione precisa del tenore di rischi ambientale che si incontreranno durante gli scavi del perimetro attuale del TIR. Nel documento dell'Analisi dei rischi Idrogeologico si dichiara che sarà effettuata una ispezione al fronte di scavo, ma non viene specificato se questa viene fatta in comune o una tantum. Siccome si prevede nel caso di superamento del valore di 10 vengano immediatamente sospese le attività lavorative" è dubbia il quantitativo di idropericolosità relativa all'ambiente prima che venga dichiarato lo stop ai lavori.</p> <p>Rischio uranio: non sono state fatte ulteriori prospettive dopo il PP; per cui si ritiene insufficienti i dati stragiografici in un'area dove per anni si sono fatti prospettivi mantenendo per l'estrazione di minerali uraniferi.</p> <p>Rischio radon: i monitoraggi effettuati nel 1998 nella cintura di Zona Veneta conformano un elevato contenuto di gas Radon presente nelle cavità. Ci si aspetta la presenza di questo gas anche nelle future opere in sotterraneo. L'indennizzazione elevata di queste caselle sarebbe fattore di rischio per l'insorgenza di negligenze professionali. Esiste il pericolo che a seguito degli scavi avvenga l'infiltrazione nel circuito idrico di acque di scarsa qualità contenente idrocarburi.</p> <p>11. Anagrafe:</p> <ul style="list-style-type: none"> -] caselli industriali, le aree tecniche e i siti di deposito sono da intaccare assolutamente "scavamenti" e quindi da inseguire per la riduzione preventiva delle emissioni in atmosfera di cui il DLgs. L.24/95 art. 209 e ai relativi criteri autorizzativi stabiliti dagli enti locali interessati. <p>- Nel PD e nel SIA non vi è alcun elemento tecnico o procedurale per mettere che gli impianti di betonaggio e produzione di calcestruzzo presenti debbono caratteristiche conformi alla DQR 17 febbraio 1997, n. 71-16738 - allegato 2, punto 2.1.</p> <p>- Il bilancio ambientale complessivo delle fonti di esposizione ed esercizio è da riportare nel Riferimento negativo e pertanto in sintonia con la pianificazione totale per il miglioramento della qualità dell'aria.</p> <p>- In compenso dei fattori di impatto considerati: le quodoglie di sostanzie inquinanti prese in considerazione per la componente Atmosfera del SIA del PD sono in parte differenti da quelle del SIA del PP (nel PD non sono previste le considerazioni le valutazioni mensili il paranciro CO (estruo di carbonio) e ROG (ossido Organico).</p> <p>- La metodologia adottata nel SIA -TF per la stima dei contributi di emissione è basata sul Road Construction Emission Model (RCEM) del Segmento Metropoli Air Quality Management District, metodologico differente da quello adottato da ITAQUERRA nel SIA del PP RRI (parte italiano)</p> <p>- Incongruenza della definizione della tipologia edelle caratteristiche delle sorgenti</p>	<p>indicato una serie di accorgimenti antiguai rispondono alle richieste della critica normativa. In recenti si riconosce un rispetto delle procedure riguardo alla realizzazione degli impianti di betonaggio e produzione conca, case e prevista all'interno di moduli completamente chiusi da realizzarsi con pannellare, fonoisolanti e fonsassamenti. Infine, in quanto alle lavorazioni relative all'utilizzo di zeme e zecce di stava si fa riferimento al quadro presentato relativamente al sbloccaggio ambientale e al PIAU a sensi del D.M. 16/12/2012.</p> <p>Il Proponente nel SIA sviluppa ampiamente lo studio degli scavi rispetto al quadro emisivo e dimostra che, a parte qualche numero critico soprattutto in fase di carico, in Generale attraverso il Monitoraggio sulla componenti si potrà assicurare e comunque i superamenti.</p> <p>Il Proponente nel SIA sviluppa e rileva i seguenti particolari:</p> <ul style="list-style-type: none"> -] q.0 Ossidi di Azoto (NOx) NO, NO_x -] Biossido di Zolfo (SO₂) -] Ozono (O₃) -] Benzeno (C₆H₆) -] Parafinato sospeso totale, PM10 e PM2,5 -] Metalli -] Benzalipirone -] Fiani di amianto aerodisperso. <p>Si ritiene non rilevante l'osservazione in cui si contesta la metodologia adottata nel SIA -TF per la stima dei contributi di emissione.</p> <p>In questo all'osservazione riguardante l'acquagginato nella definizione delle tipologie e delle caratteristiche delle sorgenti emittive si rimanda al SIA, alla V.O. della Delibera C.P.E. 57/2011 e al quadro presentativo del presente Progetto.</p> <p>Si ritiene non rilevante l'osservazione in cui si contestano incongruenze nelle metodologie di</p>
--	--

<p>classificare i tracci di emissione bidimensionali e i relativi flussi di massa non siano compiornovati, in termini di effettiva durata dell'esecuzione dei lavori, pertanto le tracce formate sono potenzialmente più attive rispetto all'effettiva entità delle emissioni delle macchine del cantiere.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incertezze nelle metodologie di studio della propagazione degli impatti (Intra-PP e PD) - Manca una spiegazione degli impatti da sorgenti esterne della parte comunale o francese e sorgenti critiche della parte industriale. - Incongruenza con i risultati del SIA del PP <p>- Emilia è estremamente elevata degli impatti calcolati. I risultati presentati nel SIA LTF indicano impatti sull'Ambiente estremamente rilevanti con confronti sensibilmente elevati delle attività di carico alle rappresentazioni di inquinanti, tali da originare significativi raggiungimenti della qualità dell'aria Estale. Si evidenziano modesti rischi di ampio superamento del valori limite di protezione della salute umana e della vegetazione, anche in ampie zone esterne alle aree di cantiere. Il bilancio ambientale è forse meno negativo in particolare per quanto concerne il piombo e PM10.</p>	<p>Emilia è estremamente elevata degli impatti calcolati. I risultati presentati nel SIA LTF indicano impatti sull'Ambiente estremamente rilevanti con confronti sensibilmente elevati delle attività di carico alle rappresentazioni di inquinanti, tali da originare significativi raggiungimenti della qualità dell'aria Estale. Si evidenziano modesti rischi di ampio superamento del valori limite di protezione della salute umana e della vegetazione, anche in ampie zone esterne alle aree di cantiere. Il bilancio ambientale è forse meno negativo in particolare per quanto concerne il piombo e PM10.</p> <p>12. Sintesi</p> <p>In sintesi i dati presentati non possono essere ritenuti descrittivi dello stato di salute della popolazione esposta, per quanto riguarda le patologie riconosciute collegate agli impatti generati dalla costruzione dell'opera.</p> <p>- Analisi degli impatti - semantico In merito alla dispersione di fibre di amianto è comunque necessariamente critica la situazione all'intuccio del TdS. La possibile presenza di minerali d'amianto, anche in trame diverse dal primo segnalato del TdS, espone al rischio per la salute pubblica di uno sviluppo ininterrotto. In alternativa, è conseguente ad una riduzione di lettori di misurazione pleurico e lombare, il pericolosità, le procedure preventive in merito non sembrano adeguate a scorgere queste particelle.</p> <p>- Analisi degli impatti - territorio In merito al rispetto dei criteri di Legge non galvanizza l'assenza di conseguenze negative per la salute pubblica; impatti rilevanti si concretizzano verificarsi nei periodi di emessioni più intense e/o su reazioni puramente settimane sensibili.</p> <p>13. Piani di monitoraggio e mitigazione</p> <p>Relazione di incidenza ambientale: la Via è la VINA su Chiomonte hanno sempre tenuto separati gli impianti, puramente comunali, delle spese agenti</p>	<p>studio della propagazione degli impatti (Intra-PP e PD).</p> <p>Osservazione circa le modalità svolte propagazione degli impatti tra soggetti sensibili della parte comunale italiano e soggetti critici della parte italiana: Nella di competenza del MA, TM. Si ritiene non rilevante l'osservazione in cui si contesta l'incongruenza con i risultati del SIA del PP.</p> <p>12. Sintesi</p> <p>L'analisi degli impatti derivanti dall'Amianto è stata rispettivamente trattata, anche in relazione alle scelte pubbliche del PropONENTE nel SIA, al quale si rimanda.</p> <p>Indice si segnala che, il TdA, rende aggiornato e successivamente servito per le tre fasi di due operatori, tra altri e più generali, in accordo e sotto il controllo di ASEA Premonica, rispettive alle quali dovranno essere previsti, e qualora necessario in funzione degli esiti del monitoraggio, ulteriori interventi di mitigazione al fine di minimizzare gli impatti risultati.</p> <p>Per i dettagli, si rimanda alla Verifica di Ottoperanza alla Delibera Cipe 57/2011, alla verifica delle risposte alla richiesta di integrativi e al quadro preventivo del presente paragrafo in merito al rischio Amianto.</p> <p>Il PropONENTE nel SIA sviluppa ampiamente lo studio degli scenari rispetto al quadro estensivo e dimettrice che, a minore momento critico soprattutto in fase di canificare, in genere attraverso il monitoraggio sulla contemporanea si potrà controllare e contenere i superamenti, anche rispetto alla tutela della salute pubblica.</p> <p>13. Piani di monitoraggio e mitigazione</p> <p>Lo Vademecum di Preideman fa noto che positivo, tuttavia, risulta il rapporto dell'imboscata Es del Tunnel di Besse sorgente ad una distanza minima di 90 m dal SIC. Il 11/09/09 "Gestione vegetazionale della Vai di Suso - Oricolo di Chiomocco e Forzato" mentre in fase di esercizio le distanze sarà di 90 m, in considerazione della vicinanza con il sito e della potenziale installazione di pannelli fotovoltaici sulla copertura della galleria antincendio, il PropONENTE ha aggiornato le</p>
---	--	--

<p>su HIC prece: lo scivolo sulla A32, la strada Chianocco-Tagliente, il Tonale di Bassa, la galleria di ventilazione e il tunnel geopagico.</p> <p>Nell'elenco delle quote opere che presentano una nuova relazione di incidenza non compare il nuovo tracciato della linea ferroviaria Suse-Bussette, che comporta l'avvicinamento ai confini del SIC (caso e l'occupazione di nuova natura-sanificata, e soprattutto la costruzione della gestione interzonaiale non decisa nel P.P.). Anche lo spostamento di oltre 100 m della galleria all'interno est del TdS, dichiarato lesoe invariante, avrebbe dovuto comportare una VIMCA complessiva.</p> <p>La qualificazione per fasi e l'interconnessione a Bussolengo non eliminano affatto lo galleria dell'opera, escludere quindi l'impatto sui SICDI e Quirca è ingiustificato. E' altrettanto ingiustificato l'esclusione del SIC Borsigola-Tonale, tanto più che nella stessa VIMCA si individuano sorgenti calidizzanti intime al perimetro del SIC. Raccordando a ad esso molto vicine.</p> <p>Non si comprende perché in fase di cantiere si impongono le competenze fauna e in fase di esercizio le competenze Autostrada.</p> <p>Il gatto nero è ancora una volta dichiarato non presente e dunque non antenito, quando invece è certo la sua presenza nell'ambito di Ponte e quindi il possibile impiego. Il gerachio comitativo è presente come il bisusino (univoco in fase di cantiere, ma non in quella di esercizio). Il gerachio è ridificante in fase di cantiere e solo migrazione in esercizio. E si rilevano incongruenze segnali per abbandonare, risarcire, sentire a braccio, dare alla Baga pedo.</p> <p>L'elenco delle strumenti culturazioni (7220*) non è esaurito, limitandosi a 11. Mi ricordo del documento "Relazione sui punti acqua e valutazione della Rete probabile - Trasporto". Tale documento appare superfluo e polemico, valutando sempre basso o nullo ogni rischio di interferenza. In ogni caso il perimetro del Parco Alpi Ovest ha indubbi ragionevoli e i sic 7220* apprezzano più numeroso.</p> <p>Occorre sperare che il Sedutu sp. previsto per la realizzazione dei pannelli ferrovieschi della galleria ordinale sia di specie autonome, perché spesso vengono usate miscele cementarie che rischierebbero, disperse, inquinante il versante di allestimento degli ambienti circostanti.</p> <p>+ SIA + Micolletti di Andriadi. Si comincia ad usare il modello PSR (proposte-scuoppi) nelche i più completo DPSR.</p>	<p>Studio di Incidenza per il SIC redatto in fase di progettazione preliminare. Si rileva insomma che il progetto non è sufficiente in maniera diretta con il SIC nel raggiro di 3 km e che, per quanto non ci sia soluzioone di habitat prioritari, tuttavia l'interferenza con alcun habitat può incidere sulla scelta d'aree già di ripopolazione da parte di specie inserite nell'Alleggio II dello Direttivo Habitat 92/4/CE e nella Direttiva Uccelli 2009/14/CE del SIC ITT 110030. Questi aspetti sono del tutto omessi dalla Vol. di Susa-Chele di Chiavazza e Fierozzo*, per questi motivi si ritiene necessario richiedere una serie ulteriori da misure compensative e obbligatorie con particolare riferimento ai periodi riproduttivi delle specie rilevate.</p> <p>Per i dettagli si fa riferimento al presente paragrafo.</p> <p>L'accordo tra l'utile e Fratelli Grondona il 30 gennaio 2012, consolida un documento strategico e vincolante sotto il profilo programmatico il transito specifico - immettendo del progetto, in particolare sul versante Isolamento, approvvigionando le località appartenute in sede istituzionale. Difendiamo inoltre il frangere che porta allo realizzatore, in un piano massiccio, dello "Scorrere l'esistenzialista" da S. Jean de Maurienne a Bussolengo dove è previsto il collegamento tra la linea storica Torino-Milano. L'accordo ha dato il via libra allo proseguimento definitivo del tracciato transalpino, che tiene conto delle evoluzioni avvenute al vertice in funzione di migliorare il suo intervento territoriale, sociale e ambientale. La progettazione definitiva avviata il 9 gennaio 2012, risulta subordinata alla approvazione sia del Parlamento francese che della Conferenza di Servizi e del CIPRE per la tariffazione, oltre a seguire in linea, per quanto in vista, l'uso di V.A. prevista dalla normativa vigente.</p> <p>All'interno del SIA - Analisi degli impatti è stata valutata la componente Atmósfera in fase di esercizio e la componente Fauna in base di somme.</p> <p>In merito ad alcune spade che potrebbero non essere rientrate all'interno dell'analisi degli impatti si segnala che all'interno del quadro preventivo del presente parere si presenta l'aggiornamento del PNTA. In secondo e solo la</p>
--	---

- Si fa riferimento al quadro prescrittivo del presente parere in linea con la comprensione dell'Ambiente delle:		
- Si fa riferimento al quadro prescrittivo del presente parere in cui si stabilisce "per quanto riguarda l'importanza della vegetazione, che può vedere:		
o. l'impegno di apportamenti che servono proteggere le riserve naturali in favore di iniziative per la conservazione e tutela, servizi, ai fini di rispettare la diversità biologica e di mantenere la biodiversità giovinile che viene spesso utilizzata nell'esercizio dell'attività;		
b. uno specifico "Piano di monitoraggio e gestione strumenti e varie" che comprende indicazioni che devono essere estese alle attività di conservazione della vegetazione e alla utilizzazione dei servizi naturali degli habitat nei quali sono eseguiti i lavori;		
c. una specifica progettazione degli impianti di irrigazione, con particolare riguardo alle scorrerie uscite, che riflettono le esigenze di riqualificazione dell'ambiente, il funzionamento, la sua distribuzione e le fonti di approvvigionamento;		
d. una regola per tutti gli impianti ambientali in periodo di manutenzione di alcune 10 anni".		
- Si fa riferimento al quadro prescrittivo del presente parere in cui si richiede di aggiornare il PMS tenendo le integrazioni annesse al Progetto Degrado, ampiando e integrando il Piano di monitoraggio della rete di riferimento per aprire per tutte le componenti controllate dai singoli Ambiente idrico superficiale e sotterraneo, Pescatore e Pescatori, Fauna, Flora, Pianure, Vegetazione, Relazioni con l'ambiente, Passeggio, Ambiente storico, nelle fasi di designazione e finali operativi, aumentando i risultati, le modalità di riferimento e di registrazione delle misure le durata e la permanenza, in accordo a tutto la supervisione di ARPA, Pavimentazione, nel giugno del 2010 aggiungendo, al fine di verificare l'effettiva adempimento:		
		Vedi osservazione n. 10 Ipmi, DVA-00-2013-0011830 del 22/05/13

	<p> Non di competenza del MATTM.</p>
	<p>Si riportano di seguito alcune note aggiuntive e conseguenze di carattere generale e dettanti preoccupazioni sulle scadenze in merito ai già dichiarati di Caprie e Torrestra.</p> <p>1. Considerazioni di carattere generale: La grave situazione economica del Nordest, che pone una serie di perplessità sulla sostenibilità del Tiv-Torino-Liguria, che contrappone ad aumentare il debito pubblico mentre, per contro, sono in atto pesantissimi tagli agli esiti boschili e ai servizi per i cittadini. A fronte di un basso calo degli scambi commerciali tra Italia e Francia, si propone il maltempo di non troppo già sognificativo, mentre nel resto d'Italia al punto di una riduzione degli investimenti per i treni dei ferrovialari e collegamenti tra Nord e Sud. Si ritiene utile richiedere il dibattito sulla modellistica economica e di sviluppo del Paese, senza confinare in "Mondi" e ai "reali", ma allargando la discussione ai territori e agli amministratori di tutto Italia. Philippe Estrel, ex presidente della StnCE ha detto nel mese di gennaio, che il "nuovo" non è neanche oggi, e per molto tempo", aggiungendo che spera "prevalga il buon senso e le nostre risorse ai veri problemi dei finanziari". In Italia i recenti loghi al�ospento pubblico, la sfiducia di ricorre le tasse, i vincoli di bilancio imposti da Europa, le mancanze di liquidità degli Enti pubblici, ormai fortissime, preoccupano sull'impiego di mezzi straordinari per un collegamento omologato non più necessaria e tantomeno indispensabile. I Sindaci hanno di poco a portarne ad ottenerne i finanziamenti per gli interventi urgenti. Per queste ragioni si chiede un ripensamento generale sulle infrastrutture da parte del rischio Comune in merito ai cui che sono alla base delle nostre migrazioni e delle incisive contraddizioni alla coscienza di questa infelicità.</p> <p>2. L'Amministrazione Comunale di Caprie, il 6 maggio 2012, espone "Pianeta e revisione del progetto LTT".</p> <p>"Nell'ambito della definizione del cosiddetto progetto "Piano LTT" del progetto Tiv-Torino-Liguria, il territorio di Caprie come polo di deposito mercanzie dovrà essere adattato, in quanto attualmente, nel progetto preliminare, dal Consorzio di tutela dell'area dell'Altopiano, questi strumenti da affrontare l'amministrazione di Caprie non è più stato fatto partecipe del nuovo deposito e controlli, cioè all'attuale caratterizzazione della rendita del progetto, che fa compattare il Comune di Caprie come polo del polo di deposito mercanzie dell'area di base.</p> <p>• All'interno della rete di documenti presenti nel progetto, la documentazione relativa al polo di deposito di Caprie risultò essere risulta e gravemente insufficiente per effettuare delle valutazioni di mercato sulla fortezza legge di incertezza.</p> <p>• Nella cover di Caprie oggetto di deposito, l'annullo di qualche ha già avuto a lungo tempo ma più coperto di informazioni dettagliate e di retroscena ambientale. Lo grande numero ormai per il versante di cosa è stata lungamente discusso e poi condiviso con tutti gli organi pertinenti compresi i Beni Naturali e le Borse Atti (per la viceversa dei due di direttore "Cammino del Comte Verde"; recentemente raggiunto dal Comune di Costoneglo LTT).</p>
	<p>23. Per quanto riguarda il deposito di Caprie e di Terrestra Piemonte, la realizzabilità del progetto di ripensamento ambientale, il bilancio e il risparmio dei trasporti e gli impianti in fase di carico, si rimanda al SIA, alla richiesta d'integrazione, alla V.O. della Delibera del C.R.E. 57/2011, a parere della Regione Piemonte e al quadro preventivo del presente parere. Si segnala inoltre che il progetto la parte del PLT al sensi del D.M. 16/12/12, per il quale è stato richiesto un aggiornamento anche alla luce degli esiti del camere del Consiglio Esplorativo della Mddalena in fase di realizzazione per il quale l'autorizzazione dovrà essere acquisita presso il MATTM prima dell'inizio dei lavori.</p> <p>4. Conclusioni</p> <p>Il progetto redatto in fase definitiva è stato oggetto di una revisione generale del SIA, VINCA e spesso, trasmettendo alla Autorità competenti per lo svolgimento della V.A., è stato regolarmente pubblicato, in quanto contemporaneo allo stesso Delibera del C.R.E. 57/2011 sul Progetto Preliminare che richiedeva modifiche, miglioramenti e approfondimenti.</p> <p>Le parti variate del progetto ai sensi del D.Lgs 163/2006 sono state oggetto di nuovi SIA, regolamento pubblici e trasmessi alle Autorità competenti per la V.A.</p> <p>La completezza del progetto richiede approfondimenti che sono stati richiesti nel quadro preventivo del presente parere che nelle cose anche di tali gli elementi che possono essere maggiormente dettagliati e migliorati in sede di redazione del Progetto Esecutivo. Inoltre il parere riferito nelle integrazioni e nella V.O. della Delibera C.R.E. 57/2011 sul i punti per i quali il Progetto dovrà integrare ulteriormente con analisi e approfondimenti la documentazione preventiva.</p> <p>In generale la documentazione risulta al punto con la massima e, addossi si sono riconosciute differenze o carenze rispetto alla stessa, nel quadro preventivo è stato richiesto</p>

<p>strutturale e sostanzialmente l'attuale strada su questi anni, per mettendo nei diversi operativi ordinamenti, molti discorsi e condizioni che questa Amministrazione.</p> <p>- Concedendo il referendum, la gerarchizzazione prioritaria del progetto LTF sui verificati sia della rete di Caprigliola-Caprigliola-Gorleto-Gorleto che dei progetti di intervento a valle di Chiavari, i risultati delle quali sono risultati esaltanti, avviene concretamente i risultati di chiavi in serie di intervento Capoletto del Comune Verdi e alle aree di collegamento Caprigliola-Gorleto-Gorleto.</p> <p>- L'impatto dell'operazione della linea ferroviaria di collegamento tra Chiavari e Caprigliola dovrebbe prevedere il sostegno su un vecchio punto sul fiume Dose, Reggona, attraversamento mandato alla estremità di esistente e presente nel progetto. Il rifacimento di questo punto per due interventi distinguibili sarebbe un intervento vicino al fiume della Dose, anche se a rischio i pressi di Caprigliola, Chiavari e Chiavari S. Michele in corso di eventi alluvionali stradali.</p> <p>- Da progetto non viene indicata come venga risparmiata l'esistente della strada provinciale ex-539 secondo il diritto di preferenza su per lato e il lato di "Caprigliola-Gorleto" sia lato opposto della strada. Si ritiene che qualsiasi soluzione sarebbe controproducente lo stesso e la sicurezza di questa strada di riferimento.</p> <p>- Sulle informazioni Verificare del deposito di Caprigliola viene riportato il percorso di escursione individuata sulla Dose attorno al lato di destra strada mentre non viene riportato il percorso della strada sulla strada principale ex-539 già in fase di costruzione.</p> <p>- Nel progetto LTF non vengono apprezzandosi i rischi che il progetto attribuisce al progetto per la strada e la catalogazione dell'ordine dovrebbero in esse gli eventi catastrofici quali effettivamente le conseguenze funzionali e quantitativi. Si propongono di dare nella parte sinistra dell'intera geopista.</p> <p>- Nel dettumone "Stavasi mai tecnicis", a pagina 112 si fa riferimento alla quantità di materiali da impiegare, ma non si fa alcuna indicazione di potenziale accumulo di 850 KTP di materiali o come si debba di evitare che possa formarsi cumulo di materiali per la carra di Caprigliola. Si pone di dubbia se un esodo che porta lo stesso ribattito di capacità di contenimento sia per il caso di Caprigliola per il resto di Chiavari.</p> <p>- Da progetto LTF non si capisce come possa essere considerabile il prolungamento dell'interfaccia stradale e di funzionamento di strade che esiste nella area oggetto di demolita.</p> <p>- Si fa molto riferimento nel progetto LTF sulla "mitigazione e mitigazione" per il lato di Chiavari.</p> <p>- Si notare che il deposito minimo operativo per tutta la durata del lungo del progetto LTF, attuale definita, è dovuto alla fine dell'impatto ambientale o "ultimo" del suo scorrimento previsto a fine anno a questo attuale momento non ci sono dati che l'esecuzione di deposito molte più ed un disegnato maggiore della strada stradale stradale.</p> <p>- Si esprimere forte strutturazione delle infrastrutture che si stanno venendoificate durante la giurisdizione per le viabilità di rete urbana;</p>	<p>l'adeguamento</p> <p>Il SIA sul progetto in Verifica di Osservanza a. la Delibera CIRE 17/2011 tratta e riguarda le scosse e gli sviluppi del Tunnel di base con tutti le opere sul lato esposto mentre la documentazione riguardante i progetti in variante ai sensi del D.Lgs 163/2006, esse solo localizzati in siti differenti ed esponenti relativi a progetti parziali (Stazione Intermodale di Susa e sviluppo di Chiavari) o risolutori di incidenze (Guida sicura e Aeroporto), non emettere parere fu parte di un solo dibattito.</p> <p>Il parere deve consistere del fatto che il Consorzio Esploratore della Maddalena nasce e si sta realizzando come opera progettistica al progetto del Tunnel di base e, o questo l'apposito ai comandi al capo del progetto del presente parere.</p>
---	---

	<p>Nel documento "Nuova rete Taro", il paragrafo 122 si fa riferimento a lavorazioni che avvengono nel territorio napoletano nelle zone di deposito provvisorio, per alcuni indirizzi specifici al km 10 di fiume (PMS).</p> <p>Non sono invece da programmare inquinamenti specifiche per i tratti di deposito che subiscono qualche miglioramento e rischio, anche considerando la condizione atmosferica tipiche di queste zone rosse, caratterizzante spesso dei fatti ventosi.</p> <ul style="list-style-type: none"> Si esprimono quindi i preoccupati sulla possibilità di mantenere la grande quantità di sostanze che potrebbe essere scaricata nel sito di deposito. Sarebbero che il tasso massimo d'oggetto di formazione di pericolosità imponenti, mantenendo le norme a la qualità dell'acqua dei resti di sabbia lascia di vento. Si esprime pure la funzionalità negativa sulla idraulicità presente, evidenziando gravi carenze programmate, secondo l'indagine del Consiglio e evidenziando prese in carreggiata d'acqua. Ad esempio, la funzione della cava di Capoletto quale non è quella per cui è stata batuta la programmazione LTF. <p>i. Relativamente al sito di deposito di Torrazza le scritture seguono.</p> <ul style="list-style-type: none"> Si ammette che le questioni relative alla stesura non sono riguardate tanto per interessi direttamente ai problemi del territorio, in effetti anche la discussione presente nel corso di Torrazza presenta alcuni aspetti legati alla gestione delle acque. Si era in corso di programmazione del Progetto Mano a destra Molto più direttamente allo Progetto di Taro e poi ancora nella Convenzione del Servizio di tutela delle acque di valle. <p>Dall'annesso al documento Durrendazione del Consiglio del Servizio P.M. N. 17- 05/02/2012 [10/07/2012] emerge che alle pp. 5-6 si nota il paragrafo "Regime e crisi marcistiche", dove a p. 6 viene citato lo fatto che attualmente pressante dal Comitato di Voronego relativamente alla quantità delle acque che attraversa la Reggia Mano a destra del fiume, poiché le acque che nel territorio di Voronego, oltre che di Torrazza in questi anni ha raggiunto non è chiara esplicitamente. Una breve menzione nella confezione di servizi del Comitato 2012 di cui si riportano i seguenti paragrafi: Si si risiede un prezioso strato dimetabolico riguardante il crostale delle acque marcistiche. In effettuare nell'agro del comune di Voronego, con un effettivo della quale subisca un imballo di circa km. in caso di nuovo concrezione elettrificato dopo al buon stato idraulico originale arrivando a perpendicolo del sollevatore (territorio agricolo del comune di Voronego, con un effettivo di quasi 20 km) di il corso di Voronego richiede sempre presentare un percorso lungo sfondare e distruggere questo strato di fiume della discarica, cosa purtroppo adattabile tutte le volte e non che erano abituale nella Reggia Mano sia per quelli fogni fogni, così come indicato nei progetti in esame. Questi problemi e problemi anche dell'acqua del bacino della Convenzione dei Servizi nel territorio dell'intera sezione dell'acqua di Verifica in servizi affari. Il L.R. 0008 è stato therefore il progetto definitivo di completamento della Cava di</p>
--	---

		<p>dichiarazione di l'Ufficio militare conseguente all'appropriazione, al sensi dell'art. 166 del D.Lgs 163/06 del PD della prima fase del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte compresa dalla francese, tratta in territorio italiano". In questa pubblicazione vengono incluse le norme relative alle "parti varie", come ben evidenziato dai titoli dei addendi alla dichiarazione di Pubblica utilità della Procedura, qui applicata può derivare solo dall'appropriazione del Cipe, prevedendo adozione dei provvedimenti di compatibilità ambientale che, per le parti varie, non c'è assicurato qui alla loro piena esecuzione progettuale. La pubblicazione U.I. LTF viola anche il principio fondamentale della Direttiva UIC CE 856/3/CE, che, all'art. 2, stabilisce che la U.A. avverte "primo del rilascio di maturi strumenti", per salvaguardare l'esigenza zero del giudizio.</p> <p>3. Si obietta l'illegittimità della predominanza di una compatibilità ambientale quale quella la oggetto, in questo richiesta ai sensi degli articoli 167 e 152 e seguenti del D.Lgs.116/2006. Qualche degli aspetti ambientali su senso dei corrispondenti articoli del D.Lgs.152/2006, Capitolo da Tambellone</p>	<p>Per quanto riguarda il deposito di Torrezzo Piemonte, la realizzabilità del progetto di ripristino ambientale, il bilancio e il trasporto dei materiali e gli impatti in base di cui si rimanda al SIA, alla richiesta d'intervento, alla V.O. de la Delibera del Cipe 577/2011, al patente della Regione Piemonte e al quadro presentivo del presente progetto.</p> <p>Si segnala inoltre che il progetto fa parte del P.U.T. di sensi del D.Lgs 161/2012 per il quale è stato redatto un aggiornamento anche alla luce degli esiti del quadro del Comitato Esplorativo della Maledidella, in fase di realizzazione per il quale l'autorizzazione dovrà essere acquisita presso il MATTAI prima dell'inizio dei lavori. Infine, la componente stradale è stata completamente trattata dal proponente nel SIA su quale si intende.</p> <p>Il piano di Monitoraggio Ambientale viene stanco per le tre fasi di asset spetrum, iniziale e post operativa, in esecuzione sono il controllo di ARPA Piemonte, rispetto alle quali dovranno essere previsti, e qualora necessario le funzioni degli esiti del monitoraggio, ulteriori interventi di mitigazione ai fini di minimizzare gli impatti residuali. Per i dettagli, si riconduca alla Sezione di Competenza della Delibera Cipe 577/2011 e al questo presentivo del progetto parco.</p>
14	EVA-QG-2013-0012040 Del 27/05/2013	<p>Osservazioni del COMUNE DI TORREZZO PIEMONTE</p> <p>Osservazioni al progetto di realizzazione dei siti di deposito della TAV nel contorno di Torrezzo Piemonte. In particolare, il Comune richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1. che venga riadattata la progettualità dell'intervento che si vuole realizzare nel Comune di Torrezzo Piemonte in funzione delle proposte che il progetto; - 2. che venga tenuto conto delle probabili ripercussioni di detto intervento sulla salute dei Tarazzesi; - 3. che vengano messe in efficienza controlli possibili per la tutela dell'ambiente; - 4. che venga tenuto conto delle possibili ripercussioni sull'economia del nostro Comune; - 5. che in caso approvazione di detto intervento da parte del C.I.P.E venga installato in tutto il territorio del Comune di Torrezzo una centralina fisica per il monitoraggio della qualità dell'aria; - 6. adottato sistematicamente il materiale "smalto" che viene contenuto nel solo di forza per scongiurare la presenza di amianto, uranio e altri elementi; - 7. che venga creata una comunitaria permanente composta da tecnici incaricati di effettuare i rilievi sui materiali contenuti; - 8. il blocco totale di conformato al momento in cui si venga a riscontrare quali si voglia irregolarità nel conferimento; - 9. che venga riconosciuto un conguaglio inferiore per il disegno che si verrà ad adottare alla comunità Tarazzese in opere strutturali rivestimenti; 	<p>Non di competenza del MATTAI</p>
15	EVA-QG-2013-0402042 Del 27/05/2013	<p>Osservazione del Comune del Sopr. Duola Antonetta e Duola Tatia</p> <p>Gli scriventi, formalmente consigli all'ultima soluzione progettuale prospettata, ritengono dirimpetto al sito dove si intende realizzare la rotonda stradale, il terreno sopravvisto ferroviero e i pochi metri delle siele ferrovie oltre che agli impianti disposti per i sopravvissuti che:</p>	<p>Non di competenza del MATTAI</p>

		<p>1. Antecedentemente all'inizio dei lavori venga effettuato un sopralluogo, da parte di un Tecnico di LTF alla propria disezione e segni, misurazioni e/o sedimenti sotterranei che riguarda il percorso dell'opera, il deprezzamento delle aree limitrofe e per le posizioni condizionanti ambientali i solosuoli chiedono, che gli sia riconosciuto in ogni indennizzo quantificabile nel 5% del valore dell'immobile, proteggendo che tale cifra non comprende ovviamente eventuali danni derivati dalla luce esclusiva dei lavori.</p>	
16	DVA-00-2013-00-120558 Del 27/05/13	<p>1. Observazione della Comunità Montagna Valle Susa e Valsesia</p> <p>Uguali osservazioni prot. DVA-08-2013-00-1872 del 22/05/13; Osservazione del Dr. Domenico Cesa per quanto di Lega Ambiente di Chiavasso</p> <p>(al modello osservazione prot. DVA-00-2013-00-1870 del 22/05/13 di Associazioni Ambientali Wwf, Legambiente, Italia Nostra, Federazione Nazionale Pro Natura).</p>	<p>Vedi osservazione n. 10 e n. 11 (prova DVA-00-2013-00-1830 del 22/05/13 di Associazioni Ambientali Wwf, Legambiente, Italia Nostra, Federazione Nazionale Pro Natura, l'origine DVA-00-2013-00-1870).</p> <p>Non sono presenti gli allegati con le osservazioni.</p>
17	DVA-00-2013-Q012170 Del 27/05/13	<p>Observazione del Comune di Rivarolo di Torino</p> <p>Dell'Onore della Giunta Comunale n. 93 del 16 maggio 2011 "Per informazioni e osservazioni di contrariato in merito al progetto definitivo di prima fase della nuova linea ferroviaria Torino-Lione parre compone legifidificante relativa al territorio rivarolese, presentato in data 19/04/2013 da L'17".</p>	<p>1. Non di competenza del MATTM</p> <p>2. Si rimanda al SIA, alla richiesta d'integrazione, alla V.O. della Delibera del CIPF 57/2011, al parere della Regione Piemonte e al quadro prescrittivo della presente partita.</p> <p>3. Si rimanda al SIA, alla richiesta d'integrazione, alla V.O. della Delibera del CIPF 47/2011, al parere della Regione Piemonte e al quadro prescrittivo del presente parere.</p> <p>4. Non di competenza del MATTM</p> <p>5. Non di competenza del MATTM</p>
18	DVA-00-2013-00-124237 Del 29/05/13	<p>Observazione del Comune di Montespertoli</p> <p>1. L'Amministrazione Comunale ha appreso che sono stati eseguiti lavori tecnici per le consegne le basi alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Taino-Lione, con tante scuse invitali i comuni interessati dal progetto. Il Comune di Montespertoli sarà inoltre scalo della linea mediante le due casse di transito del tunnel di Biasca, ma non è mai stato invitato.</p> <p>2. Se mai l'opera sarà realizzata, si ritiene che sia giusto poter tutelare i diritti di tutti i cittadini e richiedere queste opere di salvaguardia a tutela della pubblica incolumità, salvo c'alla prevedibile di danni irreparabili quali il possedimento delle fonti idriche, compresa la stagione che alimenta l'acquedotto comunale, i rischi di ceduta mossa e possibili espansione del torrente Cenisiglio.</p> <p>3. Se è vero che i lavori stanno effettuati in galleria non abbiamo bisogno scrivere che tali opere non saranno raggiungibili se non è nostro tenimento. Indurre la vicinanza con la più a L'sica sull'uso siamo costituiti, parte di nostra Comune gli stessa problemi delle aree limitrofe ai caselli qui indicati, riportati, disegni sulla viabilità.</p> <p>4. Si richiede che al nostro Comune sia dedicata la gestita e doveroso attenzione, poiché i nostri cittadini non possono essere considerati di serie B, attenzione che si richiede una forza pubblica perché contratti ad un'opera che dobbiamo subire e che non dobbiamo certamente voluta.</p> <p>5. Su solleto doveroso che le istituzioni: Provincia, Regione, Ministero dei Trasporti, Europa, che favoriscono chiudendo la sua realizzazione, nelclino un piccolo comune quale è Montespertoli, negozando almeno quelle opere di salvaguardia delle persone prima che inizi le scavi del tunnel e prima che vengano distribuiti fondi per compensazioni quelli usati, piace di scrivere...</p>	

19	DVA-DI-2013-40012489 Deli 30005412	Oggettazione del Comune di Moncambra 1. Inquadramento dei dati e analisi Dalla lettura del progetto dell'Iniziativa di I° fase si evince che il problema dell'inaffidabilità dei versanti è stato preso in considerazione, ma non vi è un intervento funzionale di soluzioni se non in sede di ulteriori approfondimenti e di interventi da effettuare in sede di P.E. L'Amministrazione Comunale esprime grandissima preoccupazione, poiché la caccia massai è un fenomeno accaduto in molte parti del territorio di Moncambra e, in particolare, il fenomeno trae le sue radici sull'abbandono di Ustino che è sicuramente il più espanso, anche sul residuo territorio comunale, in particolare nelle frazioni Mauzana San Giuseppe e Triadù, insieme sul comitato comunale di Susa, nella zona di fondovalle alluvionale abitata (S. Eusebio, Casella Riomaggiore) che non sono stati presi in considerazione nello stesso del P.P., ma neppure nel P.D. Tra gli edifici che potrebbero subire danneggiamenti, vi è l'Acquedotto Riomaggiore situato nella frazione Ustino, recentemente restaurato con fondi regionali. Chiediamo che tutto il territorio di Moncambra dalla Fratzone Ustino a S. Giuseppa sia oggetto di uno studio più approfondito per la tutela del territorio e delle persone.	1. Riferimento alla legge 10 aprile 2004 Si riconduca al S.I.A. alla richiesta d'integrazione, alla V.O. della Delibera del CIPE 57/2011, al parere della Regione Piemonte e al quadro preventivo del presente parere che affrontano le problematiche rilevate. 2. Interferenze con le fonti acqueifere Si rimanda al S.I.A. alla richiesta d'integrazione, alla V.O. della Delibera del CIPE 57/2011, al parere della Regione Piemonte e al quadro preventivo del presente parere che affrontano le problematiche rilevate.
		- Infine, come scritto dai tecnici della Comunità Montana Velasca e Valangone all'interno delle loro osservazioni nel P.P. si tende a considerare le dimensioni dei blocchi di mese e inoltre si assume come dato certo che tali blocchi si rompano prima di raggiungere la planata alluvionale. In questa sede intendiamo evidenziare come prima di giungere alla planata alluvionale, tali blocchi di roccia inerentemente incisi abitati e simili possono presentamente creare gravi danni all'ambiente pubblico. 2. Interferenze con le fonti acqueifere Nei P.D. non vi sono neppure annotazioni circa l'interferenza con le fonti acqueifere, sic. possibili che intre, dalla lettura degli elaborati tecnici di LTF si riconosce la continua interferenza del cioppo tunice con la minificazione di corsi d'acqua e soprattutto presso il nostro territorio. La preoccupazione riguarda il proseguimento delle falde situate a bassa quota, in modo particolare per le falde di l'ognite Maria e Fogassa che alimentano l'acquedotto comunale. Dati nonostante i mesi di LTF sull'area sorgentia su cui viene concesso rischio anche la falda allo sorgente del Cogno.	3. Interferenze con le fonti acqueifere In questo paragrafo si riprende integralmente quanto affermato in sede di osservazioni del P.P. nell'autunno 2010, le fonti principali sono per la sorgente di l'ognite l'acqua superficiale che alimenta le sorgenti, compresa l'ognitella, il manutenimento dell'habitat naturale e la prevenzione di eventuali pernasse turistiche. Il territorio del Comune di Moncambra è per sua natura ricca di acque, la perdita di tale preziosa risorsa sembra mettere in pericolo il territorio comunale causando gravi danni a flora e fauna; si riconosce che il territorio del Comune di Moncambra è tutelato dai SIC Casi Xerofitica e Ricolmaione.

	<p>3. Risultato stimativo</p> <p>Dalle reazioni tecniche si evince che al Km 60+71 (-G1+144) vi è una forte presenza di risapori di cui di percorribilità di ruote dei d'autunno adesivo/liquidi, la prima lunga del tunnel dovuti per la presenza di umido, essere scesi da un manto di terreno specifici (marcielli idrofili idrofobici detto Nett). LTF ha previsto una galleria artificiale per fare il filo al tunnel e alle polveri in area. Aminosso, ma non capisce, che la gallera artificiale venga sempre tenuta chiusa, rimane forte il problema delle polveri respirate dai lavori all'interno del tunnel e da chi, un modo acciuffante, possa venire a contatto con polveri di roccia.</p> <p>4. Attivazione del fondo vuole Cippe n. 37/2011</p> <p>L'attivazione del fondo della V. Ceniglio, seppur non interessando direttamente il territorio di Montepantano, è causa di grandi preoccupazioni in quanto costituirà una barriera al deflusso delle acque sotterranee.</p> <p>In modo particolare riteniamo opportuno sottolineare che l'opera progettata al Km 60+05, -57+00 comprende un pericoloso spazio aperto al regolare flusso delle acque di falda e acque superficiali del torrente stesso. La posizione decisiva delle gallerie, soprattutto pressoché ad una profondità di 50 cm circa, la presenza ed il movimento (di LTF rilevati) di ingenti quantitativi di materiale di natura ghiaiosa e blocchi di laterizi dimensionabili, potrebbero costituire un grave ostacolo in Caso di fonte piena, molto frequenti nel nostro territorio.</p> <p>5. Vulnerabilità</p> <p>I canali per il tunnel di base creati per la piena di Susa, non possono che interessare direttamente anche la viabilità del territorio di Montepantano, confinante con la vetrica Caso di Susa.</p> <p>Questa perché le principali vie di accesso alle frazioni del Comune di Montepantano sono proprio quelle in cui saranno installati i canali per il tunnel di base. Tale circostanza non può che rendere assai difficile una viabilità del cittadino di Montepantano, anche solo per raggiungere la Chia di Susa.</p> <p>Si fa particolare riferimento a Via Monello, dove è ubicato il Cimitero di Montepantano, B. Corso Luciano Gouvet, strada di accesso alla sede municipale del Comune di Montepantano, inoltre quividianente le SS25 e SS25 ed il collegamento ferroviario Susa - Desenzano.</p> <p>6. Rischio incidenti in attività</p> <p>Riuniamo comunque l'attenzione all'eventualità effettuata dal decreto di LTF in relazione ad eventuali incidenti all'interno del tunnel di base, usata ferrovania. Da tale situazione vengono emerse due temporali e perenniali di elementi dannosi estremamente superiori rispetto ai limiti previsti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.</p> <p>7. Qualità della via</p> <p>Le polveri sciolte che si verrebbero a creare nelle zone degli scavi non vengono sicuramente disperse nell'ambiente per più di un conseguente sulla salute e sulla viabilità facilmente intubili. Lo stesso discorso vale per la presenza di vegetazione e per i numeri. L'ambiente di traffico cautele delle indirizzi sulla viabilità dei mezzi di carico coinvolgerà pesantemente anche e soprattutto la popolazione di Montepantano.</p>	<p>1. Indovare è risultato necessario risolvere i problemi inherenti lo sviluppo in senso</p> <p>6. Il PropONENTE ha redatto l'Analisi di rischio per lo quale è stato richiesto un apposito documento in sede di presentazione specificativa. Si rimanda il SIA alla richiesta d'integrazione, alla V.O. della Delibera del CIPPE 37/2011, al piano della Regione Piemonte e al questo preventivo del presente parere che affrontano le problematiche riavviate.</p> <p>7. La componente Automistica è stata adeguatamente tratta dal PropONENTE nel SIA Al quale si rimanda.</p> <p>Il Piano di Monitoraggio Autonome viene avviato per le tre fasi di ante operam, in linea e post operam, in accordo e sotto il controllo di ARPA Piemonte, rispetto alle quali dovranno essere previsti, e questa volta necessario la funzionalità degli esiti di monitoraggio, ulteriori interventi di realizzazione al fine di minimizzare gli impatti negativi. Per i dettagli si rimanda alla Verifica di Competenza alla Delibera CIPPE 37/2011 e al questo preventivo del presente parere.</p>	<p>Vedi osservazione n. 19 (per: DVA-001-2013-001249 del 30/03/13)</p>
20	<p>DVA-001-2013-0012627 Osservazione del COMITATO DI MONTEPANTANO</p> <p>Del 3/03/2013 Uscita e posterrestioni prot DVA-001-2013-001249 del 30/03/13</p>		

		Documento partecipante da inviare:
2)	DVA-DO-2013-0013273 Del 06/06/13	<p>Osservazione del COMUNE DI BUSSOLENO</p> <p>L'opera osservazione n.0013273 del 22/05/2013 - Osservazione del Dott. Domenico Cesà per conto di Lega Ambiente di Chiavazzo e a sostegno degli prot. DVA-DO-2013-0011832 del 27/05/2013 - Osservazione della Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone, (su modello osservazione prot. DVA-DO-2013-0011830 del 22/05/2013) delle Associazioni Ambientaliste WWF, Legambiente, Italia Nostra, Federazione Nazionale Pro Natura.</p> <p>In particolare oltre all'allegato contenente le osservazioni il Comune di Bussolengo sente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Piane le costruzioni presentate dalla Comunità Montagna Valle Susa e Val Sangone del 15/05/2013 di cui si constuiscono i commenti e le conclusioni finali che qui si riportano integrativamente al richiesto in questi periodi interessanti il cui intervento non può essere considerato <ol style="list-style-type: none"> 1. Si sottolinea che ha già avuto luogo la verifica di via suolo fatta tenendo conto anche della seconda fase della M.C.T. 2. Si manifestano preoccupazioni circa le imprevedibili efficienze dei miglioramenti dei contenuti idrici di comunità e del rischio conseguente per la salute pubblica di esposizione di persone nell'abitato; 3. Non si ritiene appropriabile la detenza al rispetto dei limiti acustici al fine della riduzione delle pressioni risultanti nelle ambientazioni dei soggetti in progetto e in conseguenza necessaria al rispetto sia dei valori di funzionalità assoluta sia di quelli differenti per i percorsi di rifiorimento diurno e soprattutto notturno; 4. Come già riportato nella nota del 27/05/2013 prot. 0766, che si collega alla presente per fornire ulteriori elementi di informazione di riunione rispetto ai recenti sensibili senza misura registrata di riunione di questo ente; 5. Si ritiene quanto menzionato i dati strutturali e le verifiche effettuate per quanto riguarda il rispetto di dimensione dell'ambiente di magazzinaggio sono esenti rispetto al disegno il paragrafo 11.2 delle specifiche della Cittadella; 6. Per quanto riguarda il magazzino padroni si consiglia di seguire le specifiche nel paragrafo 11.3 circa il percorso che a seguito degli scambi attraverso l'immissione nei circuiti relativi di acqua di scarico quindi è attraverso delle rampe di scarico che potrebbero entrare nel circuito idrogeologico; 7. Si ritiene che alla base delle considerazioni espresse nel paragrafo 12.2 i caratteri le quali hanno ragione da conseguire ed autorizzazioni proprie che rimangono in discussione di cui al D.Lgs 15/2005 art 209; 8. Si consigliano le pressovisioni avanzate nel paragrafo 12.2.2 al fine di evitare le criticità di buone abitudini di idrogeologia e il produttore di conseguenze preoccupanti, pertanto sono da aggiungere ad eventuali eventualità dalla valutazione in corrispondenza di cui al D.Lgs 15/2005 art 209; 9. Si evidenzia che le simbologie in esame sono ad esempio attuale quanto ai numeri ad un elevato livello di pericolosità il motivo soprattutto per cui si considera quanto emerge dal paragrafo 12.2.3 12.4 e 12.5. <p>Vedi osservazione n. 10 e n. 11 (pro DVA-DO-2013-0011830 del 22/05/2013 di Associazione Ambientalista WWF, Legambiente, Italia Nostra, Federazione Nazionale Pro Natura, i prot. DVA-DO-2013-0011832 del 22/05/2013).</p> <p>Si rimanda al SIA, alla richiesta d'integrazione, alla V.O. della Delibera del Cipe 47/2011, al Banca della Regione Piemonte e al quadro prescrittivo del presente lavoro che affrontano le problematiche rilevate dal Comune di Bussolengo.</p> <p>In merito all'intervento assottuso in particolare ai rimandi al quale può risultare in cui si richiede di valutare gli impatti comunitari rispetto alla componente turistica, e di sviluppare adeguati lavori di inventario preagiornato e architettonico di elementi del progetto quali anche le barriere acustiche.</p> <p>Le opere connesse sono necessarie alla realizzazione dell'opera. Si fa riferimento al quadro prescrittivo del presente parere, in cui si prescrive di svolgere adeguati interventi di interramento preagiornato della viabilità locale e soprattutto le bauliche esistenti. Si fa riferimento al quadro prescrittivo in cui sono indicate le malagevoli la fase di costruzione d'opere e di esercizio.</p> <p>Si fa riferimento al presente parere, di cui fa parte integrante, il parere di compatibilità con il 2.AI relativo alle opere di interventi infrastrutturali: NU.TI, localizzazione Autonoma nel Comune di San Didero e Quida Sicana nel Comune di Avigliana, emesso da parte dell'Autonoma di Bacino del Fiume Po con nota prot. 5670/03/2014 del 04/08/2014.</p>

Il Lungsoto svolte salite pubblica della M.L.T. è funziona negativo nell'intercettato e la sopravvivenza di minor traffico nei periodi sono da ricordare in flusso delle opere stradali che sono in crisi di attrazione e che faranno aumentare un aumento del traffico di guida nel luogo percorso riguardo ai vari ingranimenti dall'area che aderiscono alla con la M.L.T."

Inoltre, in riferimento al prosciugamento di tempi di spostamento i Comune richiede di valutare con attenzione le seguenti problematiche:

- INQUADRAMENTO ACUSTICO

Considerare che le soluzioni proposte per le barriere acustiche non sono state previste per la mila di linea storica che, anche se non interessata direttamente dai lavori, sarà comunque controllata, sia durante i lavori che dopo, dall'aspetto del traffico ferroviario, si ritiene assolutamente necessario estendere l'analisi acustica e la progettazione anche sulla parte di linea stessa, mantenendo l'ingombro minimo accettabile di tutte le infrastrutture anche durante i lavori. I reagenti sensibili dovranno essere messi dal durevo in funzione della bonifica acquatica per tutta l'estensione del territorio comunale.

Nella verifica dell'immissione del numero dovuto essere valutate tutte le aree che agiscono contemporaneamente sui reagenti (ogni) e a loro volta che le stesse saranno e strade provinciali e comunali, nonché le attività di camice risiedenti sui territori interessati.

Per questo riguardo, rispetto all'architettonico e funzionale delle barriere antivento, cioè a comunque con prevalenza di pannello che è maggiormente risaputo che intervergono presentemente nell'ambiente mediterraneo, regolamentare la percezione visiva. Pertanto, è richiesta la suddivisione della società progettuale sulla base di base di utilizzare,

inoltre, al fine rendere la composizione architettonica il più piacevole possibile, si evitando di utilizzare il modello qui stato riportato e già utilizzato per la linea Roma-Napoli sostituendo il colore nero con altre tonalità che si integri con il contesto ambientale quelli verdi maruni, già allontanato dal cielo e scuro. Per la zona di fatto dalle archi romani si devono anche inserire adeguati massicciamenti con presenza apposite ed urbane, non considerando aree più alcune zone di cui alle.

- INQUADRAMENTO AMBIENTALE

All'interno del progetto deve tenere valutati i fattori di impattamento nei territori urbani e di natura da e per le aree di cantiere al fine di prevenire l'inquinamento e definire i provvedimenti. Occorre quindi redigere un piano del traffico ferroviario e se possibile tra i cantiieri e le aree di specie di difficile e pericoloso.

Il piano dovrà contenere tutti i dati e le informazioni necessarie per capire quali viabilità vienente interessante, le modalità di trasporto e di trasito, tempi e metodi dei movimenti vista l'area attualità colosa. Dovranno quindi essere previsti, in relazione al traffico ambientale che se vero e corrente, tutti i possibili recisi e respirare tutte le operazioni che derivano dalla attività di manutenzione ambientale. Dopo tutto bisogna che debba essere mantenuto durante il periodo rispettando i comandi necessari per la riduzione totale e durante il corso del lavoro degli impianti lubrificazione degli impianti binomiali, metallica operazione nel periodo

		<p>nell'ultimo, l'avviaggio delle "isoleme degli autostrati", zone di transizione delle aree di cantina e strada, ecc.), in tutte le aree al fine di garantire la salute e limitare i disagi a carico della popolazione. Punto 2a è attuazione dove essere finalizzata ai contatti in carriera da parte degli organi competenti sui tempi rispetto delle scelte progettuali riguardo all'utilizzo di terreni e pose di scarico e di smaltimento di rifiuti.</p> <p>- VIA BILLITA'</p> <p>Osservare prendersi in considerazione il problema relativo alla mobilità e all'accessibilità nelle aree urbane in relazione agli elevati livelli di congestione stradale che si verifichino e avere nel territorio del comune con conseguente aumento di inquinamento acustico e dell'aria, come pure il raggiornamento della qualità della vita quotidiana che potrebbero mettere a rischio il benessere sociale vestiti i tempi attesi di riurbanizzazione dell'area. Si richiede quindi di assistere nelle vicinanze chiave del piano di cui sopra infrastruttura adeguata ad assolvere alla funzione di moderatore e scollinamento del traffico. L'esecuzione di tali opere, quali rotonde e strade laterali, forniranno un'ottima maggior sicurezza con riduzione di valanga ed incidenza. La rotonda anche permette di segnalare il traffico con minor inquinamento acustico ed atmosferico, abbassare gli ingorghi e minimi così gestionali e di sorveglianza anche in relazione alle limitate disponibilità economiche e di risparmio urbano dell'ente.</p> <p>Le sezioni periferiche dovranno creare condizioni anche in relazione alle interfacce locali, sugli aspetti redditizi e in considerazione del fatto che le aziende risultino spesso difficili da imprendere e penalizzanti per civili e pedoni, quindi occorrerà valutare attentamente anche questo aspetto</p> <p>- ASSETTO IDROGEOLOGICO</p> <p>Provvedere alla realizzazione del viadotto golenale tamiee i lavori dell'AIPCO con fondi per l'alluvione 2018 e non attendendo i lavori in seguito in quanto investono certamente di urgentezza al fine di evitare possibili danni all'abitato di Brusopoli in caso di eventi di pioggia della Dom. Raposa in sponda sinistra campagna.</p>	
22	DVA-40-2013-001-1169 Del 07/06/13	Osservazione del Comune di Chiavari in data	<p>1. Non di competenza del MATTM 2. Non di competenza del MATTM 3. Si intendo al SIA, alla risposta d'interrogazioni, alla V.O. della Delibera del Cipe 17/2011, al parere della Regione Piemonte e al quadro prescritivo del presente parere.</p>
23	DVA-40-2013-001-11622 Del 12/06/13	Osservazione del Comune di Terrazza Piemonte - Deliberazione del Consiglio Comunale n. 10/2013 del Comune di Terrazza Piemonte -	Per quanto riguarda il deposito di Terrazza Piemonte, la realizzabilità del progetto di ripristino modulare, il

	<p>Oggetto: Progetto definizione nuovo collegamento ferroviario Taranto-Lecce. Parte comune bilingue e il trasporto dei materiali e gli impianti in fase di cambiare, si rimanda al SIA, alle richieste d'approvvigionamento V.O. della Delibera del C.I.P.E. 57/2011, al parere dello Stato Plemone e all'quadro prospettivo del presente amministrativo conferiti e quindi per la salute dei propri concittadini rende più che legittimo la richiesta di alcuni interventi comprensivi.</p> <p>Il C.I.P.E. definisce l'obiettivo da presentare, in relazione agli elaborati relativi al P.D. le assunzioni di esclusività, qui intitolate a "scambi", servizi ed impegno dichiarano il diritto di formulare nel termine di legge, approfondimenti appropriati e ulteriori ipotesi, esplicative conseguentemente il PIANO INTEGRATO Y.O. a questi scambi, connessi con le previsioni di rinnova della realizzazione della N.L.T.</p> <p>Il Comune richiede che:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. venga riconosciuta la progettualità dell'intervento che si vuole realizzare nel Comune di Taranto a fronte delle problematiche rilevate; 2. venga tenuto conto delle possibili ripercussioni di detto intervento sulla salute dei Tarantini; 3. vengano messi in uso tutti i strumenti possibili per la tutela dell'ambiente; 4. venga tenuto conto delle possibili ripercussioni nell'economia del nostro Comune; 5. in caso approposizione di detto intervento da parte del C.I.P.E. venga: <ul style="list-style-type: none"> - installato in tutta il territorio del Comune di Taranto uno controllo fisso per il monitoraggio della qualità dell'aria, - autorizzato sistematicamente il materiale "smaltino" che viene caricato nel sito di Taranto per eseguire o prevenire di ambienti uranio e altri impuramenti; - che venga creata una commissione permanente composta da tecnici incaricati di effettuare controlli sui materiali contenuti; - il bloccabile dei contenimenti al momento in cui si venga a riscontrare quelli su cui venga riconosciuto un congruo indebolimento per il disagio che si verrebbe a causare alla comunità Tarantina in questo momento rilevanti. 	<p>bilingue e il trasporto dei materiali e gli impianti in fase di aggiornamento, anche alla luce degli esiti del controllo del Consiglio Esplorativo della Magdalena in fase di realizzazione per il quale l'autorizzazione dovrà essere scogliata presso il MATTI; prima dell'inizio dei lavori infine, le componenti amministrative e suddette funzionalmente tralasciate dal Proponente nel SIA al quale si rimanda.</p> <p>Il Progetto di Monitoraggio Ambientale viene sviluppato per le tre fasi di direzio operativa, in linea e post operativa, in accordo e sotto il controllo di ARPA Plemone, rispetto alle quali dovranno essere previsti, e qualora necessario in funzione degli esiti del monitoraggio, ulteriori interventi di mitigazione ai fini di mantenere gli impianti residenziali. Per i dettagli si rimanda alla Verifica di Otemperanza alla Delibera C.I.P.E. 57/2011 e al quadro prospettivo del presente parere.</p>	<p>Non di competenza dell'Ente</p>
2.	DVA-00-2011-0013714 Ore 12/06/13	<p>Osservazione dell'Attivazione gestionali e ambi del gruppo strett N1239</p> <p>L'osservazione gestionali e ambi del gruppo strett è provvisorio di tempo in Val Cilento inteso sia da risparmio provvisorio per opere pubbliche, che se la società L.T., che attualmente in servizi la strada privata che, altrettanto, le nostre proprietà, provvede e si trova entro economici, immediatamente all'arrivo delle opere anche di altre opere sia a garantire il miglior funzionamento e la messa in sicurezza della struttura per l'accoglienza dei ragazzi, come da finalità educativa capace di offrire soprattutto a noi donne, età minima di scalo estremi per utilizzo di securizzata di hughe messa a punto impianti elettrici e idraulici sistematici servizi igienici esterni e interni.</p>	<p>Vedi osservazione n. 10 Irrt DVA-00-2011-0013714 del 22/08/13]</p>
23	DVA-00-2013-0014610 Del 24/05/13	<p>Osservazione delle Associazioni ambientaliste Ibla Nostra, Legambiente, Pro Natura, WWF Italia.</p>	

		L'opera è osservazione Prez. DVA-00-2013-D001830 del 22/05/13 di Osservazione delle Associazioni Antimonopolio M4U, Legambiente, Italia Nostra, Federacqua Marche Pro Natura.	Il richiamo all'interoperabilità circa la localizzazione della stazione intermodale, la localizzazione & stazione concertata con il territorio, nel caso dei tavoli tecnici durante l'Osservatorio Antimoniiale.
All'interno del capitolo delle opere civili sono state riportate alcune note sulla stazione intermodale di Susa. In merito alla quale gli affermativi credono che la localizzazione adeguata alla stazione e sempre ragionevolista della stazione di Chiesanuova già esistente e distante solo pochi km dalla nuova stazione in progetto e sul Nuovo Adigeporto. Su entrambe le opere gli affermativi disponete che gli elaborati presentati sono scesi a livello di PO.	1. Osservazione di Dr. Luca Giunti A detta dello scrivente il PO andrebbe regolato in tali punti: 1. conferma lo spacciamiento dell'opera complessiva impedendo una scarsa valutazione dei suoi effetti ambientali. Il Cipe ha autorizzato il "faccoglito" delle NUTL, ma con riferimento alle basi di costituzione. 2. La VIMCA, sia in questo PO che negli altri elaborati depositati lo passano, non rispetta le leggi europee, nazionali e regionali. Nessuna complessità ambientale con altri paesi è mai analizzata in alcuno. Vale A della NUTL la valutazione dell'opzione zero, espostamente prevista da tutte le normative, è sempre di trascinare del tutto o sconsigliabile, in qualche caso si dichiara esplicitamente d. non consigliabile. 3. non concorda alle prescrizioni imposte dal Cipe nella decisione di approvazione del relativo Progetto Preliminare; 4. non respinge il disegnello progettuale previsto dall'Att. XXXI del D.Lgs. 163/2006 "Codice Appalti".	1. L'accordo tra Italia e Francia, firmato il 30 gennaio 2012, comprende un documento strategico e vincolante sotto il profilo programmatico. Il trattato specifica il tracciato del progetto, la partecipazione sul mercato italiano, soprattutto le modifiche apportate in sede istitutoria. Definisce ambizioso il progetto che porterà alla realizzazione, in un primo momento, della "Sezione Transfrontaliera" da St. Jean de Maurienne a Brusson dove è previsto il collegamento con la linea statutaria Torino-Mondovì. Il secondo ha dato il via libera alla progettazione definitiva del tracciato transfrontaliero, che viene connesso all'evoluzione subito al versante italiano per ragioni di sicurezza e continuità, sociali e ambientali. La progettazione definitiva, avviata il 9 gennaio 2012, risulta subordinata alla approvazione 201 del Parlamento francese che dalla Conferenza di Service e del Cipe per la parte italiana, oltre a seguire in Italia, per quanto in variante, l'iter di VIA previsto dalla normativa vigente. Si richiama la Del. Cipe 37/2011 in cui si approva il tracciaggio dell'opera (presentazione n. 1). In particolare al PO viene attribuito nell'ipotesi di realizzazione in due fasi come progetto nell'ambito del tracciato internazionale di cui a prima fase risulta costituita dal collegamento St. Jean-de-Maurienne-Susa-Bussozetto, cioè la Sezione Transfrontaliera come definita nel Nuovo Accordo Intergovernativo del 20/12/2012 mentre la seconda fase comprende il tunnel dell'Ormea e le opere nella Piana delle	
26 DVA-00-2013-0015437 Del 22/05/13	1. L'opera è osservazione Prez. DVA-00-2013-D001830 del 22/05/13 di Osservazione delle Associazioni Antimonopolio M4U, Legambiente, Italia Nostra, Federacqua Marche Pro Natura.	2. I progetti NUTL sono in diverse basi del loro iter. Il cantiere di Chiesanuova è il più avanzato. A Chiesanuova, in un'area tutta appena adibita a strada principale e circonvallazione, sulla quale insiste un'area vincolata idrogeologiche, si costruiscono diverse opere: unico lotto geologico, TIB, ventole di ventilazione, strada Chiesanuova-Gloglione, varco provvisorio da e per la A22, annesso A32, con futuro collegamento alla SS25. Non è mai stata avviata una VIA complessiva né una VIMCA complessiva, né la vicinanza del SIC "Boschaglie di Jesolo di Garglione", le quali avrebbero dovuto considerare i potenziali impatti cumulativi di altri beni o progetti insistenti sul medesimo territorio. Per questo e altre ragioni sembra evidente che il cantiere operante a Chiesanuova non corrisponde a quanto desunto nel progetto approvato dal Cipe. 3. Alcuni Curiosi/Benefici: - Non è stato presentato un vero PD della stazione intermodale di Susa. Non c'è una ACB che vedi la stazione, oppure la stazione esistente alla NUTL. - Un'ACB dovrebbe far parte della VIA. Nel caso della NUTL è stata attesa per anni e pubblicata nel aprile del 2012 suddi ogni procedura di VIA. - Come è possibile utilizzare i cassi e la loro ricaricazione tra i due paesi in	2. Si richiama la Del. Cipe 37/2011 in cui si approva il tracciaggio dell'opera (presentazione n. 1). In particolare al PO viene attribuito nell'ipotesi di realizzazione in due fasi come progetto nell'ambito del tracciato internazionale di cui a prima fase risulta costituita dal collegamento St. Jean-de-Maurienne-Susa-Bussozetto, cioè la Sezione Transfrontaliera come definita nel Nuovo Accordo Intergovernativo del 20/12/2012 mentre la seconda fase comprende il tunnel dell'Ormea e le opere nella Piana delle

	<p>Esistono di un progetto omologato sul lago Trasimeno?</p> <p>7. Minuziosi e complessi: sono spesso costituite da pianificazioni di altri, o poco più, monotonante negli ultimi anni si sono affermate in molte regioni e nazionali prevedendo diverse, come lo "scambone" di territori o l'istituzione di nuove aree protette. Le compensazioni intese invece nel caso sono politico sono ripartite tra le soli ed è il territorio accetta anche perché i) conferiscono il prezzo di non sventola; b) non finanziato progetti veramente necessari a benefici del territorio; c) spesso riguardano progetti del tutto assolugati dall'opera e del suo impatto; d) spesso si concepisce in altro settore e altro stile consumato. Inoltre vengono chiamati come regoli delle norme istituzionali comuni a tutti, soprattutto un diritto scritto di angustiata irrimediabile.</p>	<p>Chiese. L'abbinamento dello Studio d'In piano Autonoleggio (SIA) è relativo solo alle parti variegate della prima fase funzionale, come indicato nella Delibera CIPPEL n. 23 del 21/03/2012, identificare con l'intera tratta dall'imbocco est del Tunnel di Base a Enego (polo).</p> <p>2. Il progetto redatto in fase definitiva è stato oggetto di una revisione generale da SIA, VIMCA, controllata, trasferito alle Autorità competenti per lo sviluppo della V.A. è stato regolarmente pubblicato, in quanto quiappena alla stessa Delibera del CIPPEL 57/2014 sul Progetto Preliminare che richiedeva analisi, miglioramenti e approfondimenti.</p> <p>34. Le parti varie del progetto ai sensi dell'Decreto 163/2016 sono state oggetto di nuovi SIA, regolariamente pubblicati e trasmessi alle Autorità competenti per la V.A. La completezza del progetto richiede approfondimenti che sono stati richiesti dal quadro presentativo del presente parere che tiene conto anche di tutti gli elementi che possono essere maggiormente draggati e utilizzati in sede di realizzazione del Progetto Esecutivo. Inoltre il parere rileva nell'integrazione e nella V.O. della delibera CIPPEL 57/2011 tutti i punti per i quali il Progettista dovrà integrare ulteriormente con studi e approfondimenti la documentazione presentata. Si rimanda al SIA, alla richiesta d'integrazioni, alla V.O. della Delibera del CIPPEL 57/2011, al parere delle Regioni Piemonte e al quadro presentativo del progetto parere che affrontano le problematiche rilevate.</p> <p>5. Si rimanda al SIA, alla richiesta d'integrazioni, alla V.O. della Delibera del CIPPEL 57/2011, al parere delle Regioni Piemonte e al quadro presentativo del progetto parere che affrontano le problematiche rilevate. Si riconosca che il SIC "Bucaglie di Lasso di Onglione" non è interessato da impatti diretti dovuti alla realizzazione del progetto in quanto in quel tratto l'infrastruttura ferroviaria passa molto in profondità trattandosi del tunnel di base.</p> <p>Inoltre il Comitato Esponenti della Maddalena e progetto propedeutico al progetto del tunnel d'asse ovvero da Delibera di Cipe-Borsini di approvazione.</p>
--	--	--

	<p>del Progetto Preliminare.</p> <p>6. La presentazione 7) della Del. CIRE 57/01 relativa all'Analisi costi-benefici risulta NON OTTEMPERATA e pertanto oggetto del quadro prescrittivo del presente Decreto.</p> <p>7. Per quanto riguarda le compensazioni sociopreterritoriali si ricorda che il Proprietario ha riservato il 5% dell'importo dell'opera a questa voce e che è stato siglato l'Accordo di Trasferta per la confezione e la condivisione dei progetti e delle unità di corrispondenza a favore di tutti il territorio interessato. Per quanto riguarda le compensazioni e le mitigazioni ambientali, si rimanda al 3FA, alla richiesta d'integrazioni alla V.O. della Delibera del CIRE 57/001, al parere della Regione Piemonte e al quadro presuntivo del presente parere che affrontano le problematiche intese.</p>
--	---

ОССЕДАНИЕ - МИ

N.	PROTOCOLLO D'A OSSERVAZIONE	CONTRODEDIZIONI CIVIA
DVA-00-2014-0000032 Del 15/01/14	<p>Osservazione della CITTÀ DI AVIGLIANA</p> <p>Da riferimento della Giunta Comunale n. 32/01/14 del Comune di Avigliana. Oggetto: Progetti definitivi dell'avocato dello Stato - Studio di progetto scorsa delle Sca. Corteccia - Osservazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> Quanto all'avvio del procedimento attivato da LTF per la dichiarazione di pubblica utilità e conseguente cedimento di terreni di proprietà comunale (identificati cestalmente EG - I mappa i 194 e 204 per evidenziare le seguenti specificità di salvaguardia patrimoniale che tali beni proteggono). Tali aree a classificazione specifica vincolata sono situate nel Comune di Avigliana per decreto d'esproprio n. di esperimento n. 51-517 2° Iddio emesso dall'Agcom. Torino 2006 nell'ambito della dismissione patrimoniale conseguente alla realizzazione delle opere infrastrutturali dei Giochi Olimici Invernali 2006. Proprio per le varie vincolistiche patrimoniali tali aree sono autoverbi tra i beni non estrattiabiliti in quanto appartenenti al patrimonio ineludibile del Comune di Avigliana, giusto articolo 4 comma 2 del Testo Unico degli espropri che si invoca nella sua ordinaria disciplina giuridica. Relativamente alla localizzazione del sito l'opera è ubicata in zona di sconfinamento - Isola B del fiume Dora il PGS del Comune di Avigliana evincenza con il vicinato di fascia fluviale. L'area complessivamente escontrabile è inestimabile con ogni trasformazione urbanistica risiedendo quegli interventi che comportino una riduzione di perturbabile o una pura limitazione della capacità di resistenza. Relativamente al modello di cedimento idraulico: lo strumento di analisi utilizzato, ovvero il BSC BASI, non offre alle Stime una sufficiente 	<p>In relazione al progetto di ribaltizzazione della Dora di Quida Scorsa in Comune di Avigliana si fa riferimento al quadro presentivo del presente parere in cui si rileva che connesso al compatibilità ambientale dell'opera in oggetto in quanto, se pure sono limitati gli impatti socio appalti sufficente l'analisi delle alternative, pertanto si richiede ripresentare un nuovo progetto, ai sensi dell'art. 167 del D.Lgs. 163/2006, per l'intervento del sullo Quida Scorsa previsto nel comune di Avigliana, ribaltandolo altrove in modo da migliorarne l'impatto ambientale, paesaggistico e sociale.</p> <p>In merito all'autobusporto si fa riferimento al quadro presentativo del presente parere in cui si richiede di rivisitare il funzionamento in base alle reale necessità, di mettere il progetto, presentare un nuovo progetto con migliori soluzioni dal punto di vista architettonico e dell'inservizio percorribile del sito dell'Autobusporto nel Comune di San Didero e dei manufatti di servizio del fiume Dora e presentare un nuovo progetto per i passi suellati sulla Dora da accesso all'Autopista di San Didero, in modo da integrare l'inservizio e favorire a la qualità architettoniche.</p>

valliso, per descrivere compiutamente il fenomeno. Nello specifico non si sono tenuti in debito conto, con il modello monodimensionale, gli effetti sullo delle possibili condizioni di marea, la presenza giunziale del livello dell'insediamento, l'effetto dei rilevati degli insediamenti esistenti posti nelle vicinanze, la presenza di numerosi fiumi (fiume Sento Vandemaria A.32, fiume che possono provare flussi idrici nelle due direzioni da e verso l'insediamento in proposito).

d. relativamente alla presenza degli scarsi idabel minacci, in zona prospiciente Vartza, scopre il corso sanguinante della P.R. che raccolge un distretto basso molti fiori prima di gettarsi nel fiume Dora. Questo risulta soprattutto dall'utilizzo delle quattro di presa del fiume Dora e pertanto le sue funzioni di "scolatore" vengono ad annularsi o almeno in ridotto scambiamento. Da questo fenomeno non ci è traccia nei documenti, così come non vi è evidenza degli effetti del rilevato dell'opera in proposito. Inoltre, anche tutte le opere stradali fanno al comprendonio Giuliano poste a quote più elevate rispetto ai livelli di piena bisettanana, non altrettante si può dire per la strada di accesso e per il sistema di allontanamento delle acque meteorologiche previsto sul fiume Ba e Sud che risulta gravemente rigurgitato; infatti caso si trova, ad un punto di estrema temporalità idraulicamente il quale di asciugatore può a circa 3450 m t.m. (pieno bisettanana di riferimento).

5. Relativamente al sistema di smaltimento delle acque meteoriche ("Relazione idraulica e allontanamento acque"):

non è stata scelta la soluzione delle portate, gravanti da monte verso valle, sul canale ABCGHIOLI-MOTEF, troppo comunque correttamente dimensionata.

Per questo riguarda i tratti di riscontro ormai si fa solo riferimento alle portate bisettanane dell'insediamento e non a quelle presenti connesse con la funzione propria dell'opera. Pertanto si afferma che i canali esistenti sono idonei al risvuotamento delle acque meteoriche trasgessendo nella ventina la quota principale della piana che dà vita del drenaggio del territorio.

Per l'avvertitamente completa delle acque meteoriche dal sito e dall'intero comprensorio si prevede infine un nuovo scorrimento seguito dall'autostada A32 mediante granitato circolare in chiusa l'opera esistente a servizio del canale scolatore, non è efficace da un punto di vista idraulico. Allo scopo si osserva quanto segue:

La capienza imposta erroneamente il valore del diametro pari a 1200 mm che in realtà è il diametro del condotto;

Per la verifica della predetta tubazione si fa riferimento ad un diametro di estensione pari a 68 cm senza che si sia rinnovato trascorsa della relativa portata residuale;

Nel documento si dà che vengono indicati, per questo fatto, coefficienti di deflusso compresi tra 0,1 e 0,9 mentre per le opere idrauliche di insediamento si sono utilizzati valori tra 0,4 e 0,7;

	<ul style="list-style-type: none"> - Non vi è riconcilio sulle modalità per la determinazione delle portate globale relativa ai sopra citati bacini di estensione pari a 12 ha; - Nelle varie relazioni idrauliche del manufatto sotto la A32 si fa riferimento, come "valori pluviometri", alle "tasse di potabilità" ed idrauliche determinate per un tempo di ritorno di 20 anni, analogamente a quanto addebitato per le opere interne; se questo valore è ragionevole per il calcolo di sistemi di regatura, non è assolutamente a vantaggio della sicurezza, in quanto si dimostrano manufatti idraulici di altissimo rendimento autonome che servono a scolare le onde di piena preventivo da ampi bacini. Sarebbe stato molto più cautelare considerare curve di possibilità pluviometriche estetiche almeno per i 100 anni e simili. - Non si è trovata indicazione del posizionamento in pianimetria di questa nuova manufatto, nell'elenco "Particolari dello scavo" l'opera, non quotata all'internamente, presenta una lunghezza di 45 m mentre nel documento "Comprodotto murco estensivo" si dichiara una lunghezza di 65m. 		
6.	<p>Riassumendo alle altre interrogazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nella "Relazione Generale" a pag. 16 - approssimativamente bietto, si legge: "dimensionamento dell'approvvedimento idraulico dovrà garantire la portata di circa 10 Us", nella "Relazione idraulica" si mette di record ed allontanamento acque" si legge: "l'approssimativamente del settore in cui porta e stimata nell'ordine di 10 Us, avendo tenuto account alla rete esistente, per un valore di portata non superiore a 32 Us, mentre per i restanti 8 Us si prevede di rilevare le acque di pluviosità". Non si rese a vedere la congiuntura dei valori citati. 		
	<p>Nella "Pianificazione generale" si riconosce il mercato utilizzato, ad fini di un minimo intervento di riambientalizzatore, della zona residenziale (di proprietà SITAF) posta nell'angolo Nord-Est, sempre in questo elaborato, come in tutte le pianimetrie di progetto, si evidenzia la mancanza di qualsiasi intuigione sulla scissione dell'insediamento urbano, confini delle aree di cui poste nelle vicinanze a Novi.</p> <p>L'accesso al nuovo insediamento avviene tramite lo strada per la caserma Rotta che ha origine dalla strada della sega; polizia della strada è interessata in tutte le ore della giornata da un elevato traffico veicolare, apparentemente problematico, ovvero estremamente pericoloso, l'accesso per esempio che provengono dalla direzione Torino, in quanto sicuramente effettuare una svolta a sinistra in una strada a sezione ristretta. Appare plausibile la necessità di realizzare una corsia dedicata per consentire la svolta a sinistra e trasferire, con opportuna segnalistica, l'usciata della strada caserma Rotta in direzione Eusebio.</p>	<p>Vedi osservazione n. 27 prot. DNA-DG-2014-0000832 del 15/01/2014</p> <p>I. Non di competenza del MATTM</p>	
28	DNA-DG-2014-00000277 Del 15/01/2014	Osservazione della Città di Alagna Uguale alla osservazione prot. DNA-DG-2014-0000832 del 15/01/2014	
29	DNA-DG-2014-00001023	Osservazione del Comune di Avigliana	

<p>Del 16/01/14</p>	<p>Definizione della Giunta Cagliari e n. 42/14 del Comune di Avigliana. Oggetto: Progetto definitivo di "Pista - Campionamento dei programmi di sostegno delle interessenze e progetti dell'autopista della Sce. Siraf e di giusto sistema della Sce. Camperi - Universi dei servizi di interesse dell'interessazione comunale".</p> <p>1. Motivato, escludendo l'ipotesi nella conferenza dei scambi: il Comune di Avigliana non è stato coinvolto né ha potuto escludere alcun giudizio di merito in quanto "non direttamente interessato dell'opera" ed essere sostenuta dai proponenti. All'interno del progetto risultavano però evidenti alcuni concetti e risultati lemmatici. La prima riguardava la necessità di animadvernamenzo della linea ferroviaria storica tra Bussolengo e il Naviglio di Torino, le cui opere civili e tecnologiche potevano andrebbero ad interessare tutti i Comuni abitati dalla linea storica tra i quali anche il Comune di Avigliana. La seconda era relativa alla riqualificazione di due importanti infrastrutture interurbane dell'ATL: ovvero l'Autopista di Susa e la Pista di Quida Sicura riqualificandola allora in modo da migliorare l'insertimento ambientale, paesaggistico e sociale.</p> <p>2. Tuttavia in foggia assolutabile, il progetto dovrebbe essere realizzato in fascia B, una zona di larghezza delle strade in caso di piena del fiume Dora. Si è rilevato che numerosi cittadini pergiornesi, proprietari di terreni collocati nelle vicinanze, si sono visti negare per decenni il permesso di realizzare un luogo abitativo in quell'area, cosa la costruzione del perimetro idrogeologico.</p> <p>3. Caso dell'infrastruttura: Il trasferimento della pista avrebbe un costo di circa 18 milioni di euro. Ci pare inaccettabile e totalmente irriducibile spendere una cifra così elevata per lo spostamento di un'attività determinante, come si è già detto, della realizzazione di un'infrastruttura ferroviaria considerato da quest'ultimo assolutamente non necessaria. A tal proposito si applica che la cifra prevista per lo spostamento potrebbe procedere, nell'arco di dieci anni, diverse decine di posti di lavoro se messa in circolazione di un'azienda in forza di espansione del territorio della pista.</p> <p>4. Utilità del servizio che si vuole trasferire: Gli ultimi bilanci della Consip denunciano perdite che sono sensibili esclusivamente attraverso finanziamenti regionali e dunque con denaro pubblico. Appare quindi inopportuno rilanciare tale attività attraverso un investimento ulteriore di denaro dovuto ai coèvi contributi previsti per il trasferimento della pista.</p> <p>5. Aspetti specifici: In una visione lungimirante e realistica dei problemi, tenere conto che nei prossimi decenni sono almeno trentificazioni delle precipitazioni in tutti gli scenari climatici. La realizzazione di una nuova opera in una zona a rischio dovrà dunque opportunamente tenere conto, assumendo soglie pluviali legate ancor più esauritive rispetto alle attuali, connessa sia da un punto di vista che non sono più illusibili.</p> <p>6. Prospettiva di scrittura: L'ipotesi a volte puramente indicativa, considerato l'aumento cronologico del consumo del suolo che l'edilizia della stazione internazionale di Sce camperrebbe per la valle, si propone che l'utilizzo del materiale di scavo presente potrà sensibilmente essere utilizzato per la costruzione degli argini lungo la Dora, apprendendo in tal</p>	<p>Per quanto riguarda le argomentazioni riportate si riporta il quattro presentivo del presente parere che affronta le problematiche rilevate.</p> <p>In particolare, la realizzazione della Pista di Quida Sicura in Comune di Avigliana fa riferimento al quadro progettivo del presente parere in cui si rileva che non essendo al connubio & ambientale dell'opera in oggetto in quanto, seppur sotto l'ombra gli impianti non appartenenti, l'analisi delle dimensioni e le richiede rappresentate un nuovo progetto, ai sensi dell'art. 167 del D.Lgs. 143/2006, per l'interferenza del sito Quida Sicura prevista nel comune di Avigliana, riqualificandolo allora in modo da migliorare l'insertimento ambientale, paesaggistico e sociale.</p> <p>In merito all'aeroporto si fa riferimento al quadro progettivo del progetto percorso in cui si rilevano di rivalutare il dimensionamento in base alle reale necessità, di rivedere il progetto, presentare un nuovo progetto con migliori soluzioni dal punto di vista architettonico ecell'infissamento passeggeri del sito dell'Aeroporto nel Comune di San Difesa e dei manufatti di scarico del fiume Dora e presentare un nuovo progetto per i ponti strallati sulla Dora di accesso all'Aeroporto di San Difesa, in modo da migliorare l'aspetto estetico e la qualità architettonica.</p>
----------------------------	--	--

dell'europonte. L'inedificato non è accettabile per gli impianti indiritti sulla quelli di l'oria e per l'incremento dell'inquinamento.

- L'area di S. Didero è molto più interessante di quella attuale e sconsigliata e non interessa sia per la dimensione delle piste che per il loro delusso. Lo SIA fornisce delle collaborazioni circa lo piano previsto, la sua distribuzione ed il suo effluso, ma mette in evidenza una serie di risvolti di particolare rilievo prima e dopo l'intervento che dia ragione di alcun esercizio con un rapporto e che fornisca le quote e le stazioni ventuali delle opere definitive, anche rispetto alla campagna adiacente.

- Il grande silenzio di 30 metri di altezza che sostiene il ponte a stralo con cui si prevede di realizzare l'intercettamento in scacso dell'autostreada si preme contro una nuova pesante vibrazione visiva inserita nel paesaggio.

- Lo SIA ha compiuto l'analisi dei metalli pesuali sui terreni dell'autopista e su concreto nel P.I.T. che "le roccce ed i terreni in oggetto non presentano alcun superamento delle concentrazioni limite relative alle tabella A e B dell'allegato del D.Lgs. 152/2006, e risultano portanti conformi ad essere utilizzati senza ulteriori operazioni di pianificazione". Ma le analisi compiute dal Commissario della STTAF non prendono in considerazione il fatto che tutti i terreni della media sulle stesse stazioni inquinati da emissioni di PCB e dovranno che le analisi fritte dall'ARPA nel 2004 avevano denunciato livelli di quelli inquinanti di alcune volte superiori ai limiti consensibili dalla legge. Pertanto le analisi attuali in Negozio con le ricerche di questi inquinanti e la classificazione della terra e raccolte di terra va rivista, così come il progetto di trattamento.

4. **Indirizzo affiorante - Iniziativa guidata sicura**: Comprati non c'è alcuna ragione legale per cui fararla si debba acollere i 7 milioni di euro per finanziare una struttura definita, che va ad accrescere il contagmo del parco le Val d' Susa. Se così avvenisse, PRO NATURA PIEMONTE solleverà la questione alla Contea dei Conti di Torino. L'area in questione è stata utilizzata dalla STTAF per il parco di inerti e successivamente ritornata. La sua riqualificazione era un impegno preso: se ciò vi sono segni di degrado, questi devono essere eliminati ripristinando ad ogni effetto l'utilizzo egiziale presente, in primo luogo a carico della STTAF che aveva firmato con la Regione l'atto il protocollo d'intesa dell'17 luglio del 1990.

5. **Conclusioni: PRO NATURA PIEMONTE chiede di negare la "domanda" di pronuncia di Compatibilità ambientale avanzata da L.T.F. sia per motivi di procedura, sia per il fatto che le opere in questione non sono sicuramente pertinenti al progetto infrastrutturale in sé e si tratta di una illegittima dispettata negli uguali. Infine si ritiene che tali opere sono svantaggiose e dannose, non utili, e pertanto non indispensabili in una valle a cui carico lo Stato ha già posto un eccezionale pauroso di infrastrutture, per cui è necessario assunzione l'impegno per quest'ultimi sollecitare che possa ridurre tale carico.**

- Il SIA sul progetto in Valsesia di Guida sicura alla Diblbera C.R.E. 57/2001 (fatta e riportate le analisi e gli studi del Tunnel) di base con tutte le opere ad esso connesse mentre la documentazione riguardante i progetti in varianti al sensi del D.Lgs. 163/2006, assumendo localizzabili in siti differenti ed essendo relativi a progetti mutuali (Stazione internazionale di Susa e striscia di Chivasso) o risultati da Interconnessione (Guida sicura e Autopista), non prevedono potuto far parte di un unico documento.

- Tuttavia, viene evitato del fatto che il Comitato

Esplorativo della Madonnina nasce e si sta realizzando una opera propedeutica al progetto del Tunnel di base e a questo proposito si rimanda al quadro presentivo del presente paragrafo.

2. Non di competenza del IATTTM

3. I progetti di Autopista e Guida sicura sono la risposta a due questioni. Si fa riferimento al quadro presentivo del presente paragrafo in cui in particola si richiede:

- la relazione al progetto di riconversione della Pista di Guida Sicura in Comune di Avigliana e si riferimento al quadro presentivo del presente paragrafo in cui si rileva che non susseguite il compatibilità ambientale dell'opera in oggetto in quanto stoppa piano Natura gli impatti non legati all'infrastruttura. L'analisi delle dinamiche, periamo si richiede rappresentare un nuovo progetto, si sensi dell'art. 167 del D.Lgs. 163/2006, per l'incidenza del suo Guida Sicura previsto nel comune di Avigliana, riconosciendo altrove in modo da migliorarne l'insieme amministrativo, poter giuridico e sociale.

- In ottica dell'autopista si fa riferimento al quadro presentivo del progetto partire in cui si richiede di riconvertire il dinanziamento in base alle reali necessità, di rivisitare il progetto, presentare un nuovo progetto con migliori soluzioni dal punto di vista architettonico e dell'intervento sul paesaggistico del sito dell'autopista nel Comune di Sac Didero e dei margini di Chivasso.

4. Peraltro il progetto si presenta un nuovo progetto per i punti strategici sulla Dora di accesso all'autopista di San Didero. In modo da migliorare l'incidenza presso questo e la qualità architettonica.

5. In merito al P.I.T. si rimanda al quadro presentivo.

		3. Non di competenza del MATTM
28	PROGETTO 14.04.04.27	<p>Osservazione della Città di Susa</p> <p>Deliberazione della Giunta comunale n. 4/2014. Osservatore: Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte comune Piemonte-Francia; tratta in territorio italiano - Progetto Definitivo di I° Fase - Compilamento del Programma di mobilità delle imprese e Progetto Definitivo dell'importo della Società Siaj e di Guida Sicura della Società Consip. Osservazioni.</p> <p>Si rileva che il progetto definitivo conferma lo spettacolare di un imponente servizio di sicurezza stradale presente nella Città di Susa Consip-Guida Sicura, il quale insieme su un terreno le cui nuove proprietà è del Comune di Susa e i cui rapporti sono disciplinati da apposita soluzione. È indispensabile che ogni azione o procedura relativa a questa realtà veda parte in causa anche il Comune di Susa, nel rispetto dei diritti delle imprese di cui è portatrice L'area Consip (non Autoponti), come è noto, è stata oggetto negli anni di importanti investimenti pubblici nazionali ed europei, finalizzati al suo recupero funzionale ed ambientale con la contestuale creazione di posti di lavoro e opportunità di sviluppo, coinvolgendo sfrutta di formazione ed educazione stradale; si stessa deve garantire una insostituibile funzione di demodulazione del traffico pesante autostradale in occasione di particolari crisi (incivili anche modesti, rallentamenti al bancale, deviazioni di transito in Francia, etc.) in occasione del quale si provvede creare diramamenti sul tratto delle strade minori segugine. Il progetto non prevede l'integrale utilizzo. Si richiedono peranto garanzie sulla riconfigurazione di sei aree e attività proprietarie in Susa e, se ciò risultasse impossibile, in Valle al fine di non impattare il territorio urbano del punto di vista dei servizi e dell'occupazione collegati a questo realtà.</p> <p>La Giunta Comunale de libera di formulare le Osservazioni e Considerazioni ai Progetti Definitivi relativi alle riconfigurazioni dell'Autopista da parte della Società Siaj e della Pesa "Guida Sicura" da parte della Società Consip, riferiti al Progetto Definitivo di I° Fase di sopravvistato:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. quadra sia confermata a livello nazionale ed internazionale a valori di coesistere la NLT, non venga interrotto nessun servizio né vissi perdita di alcun posto di lavoro collegati all'Autopista e a Guida Sicura, fino a che non siano terminate le opere di riconfigurazione delle realtà operative in Susa, al fine di garantire al territorio la continuità di entrambi le situazioni esistenti. 2. Venga garantito il mantenimento del proprio lavoro, senza penalità retroattive alle persone attualmente impiegate nelle strutture che si intendono riconfigurare. 3. Trovi riconfigurazione presso il Centro Direzionale Sud, Regione San Giuliano, il percorso adatto al Centro Circollo delle Gallerie della A32. 4. Sia definito di concerto con l'amministrazione Comunale un causo d'indennizzo al Comune di Susa per lo scorrimento della nuova progettata delle due proprietà comunali iperessate dalle operazioni di riconfigurazione in oggetto. In merito si chiede che nel definire l'indennizzo si tenga adeguatamente conto del valore degli immobili sopra elencati che, una volta definiti secondo quanto previsto dal progetto definitivo della NLT, non potranno più ricorrere nel patrimonio comunale, sacrificando le potenzialità

		Se esì connesso ed il profilo polivalente dell'area interessata dall'indirizzo
L.T.P.	<u>DNIA-00-2014-00001375</u> <u>DEI2000H4</u>	<u>Observazione di Wwf Italiana Federazione nazionale Pro Natura Autonome e camminanti Guida Skanska</u>
		<u>Osservazioni all'inchiesta di pertinenza di compatibilità ambientale relativa a due opere:</u>
		<u>1. Procedura Scopagnone continuamente a VIA stralcio di viale</u>
		<u>La procedura Scopagnone continuamente a VIA stralcio di viale è un'operazione imprevedibile di pertinenza agli impatti cumulativi, questo invece i benefici sono già fanno riferimento al progetto totale. E' finito e iniziativo. Provvidenziale è un funzionamento dell'opera principale e degli interventi ad essi chiamati o comunque ad esse funzionali fa sì, ad esempio, che non si rendano pericolosi le amministrazioni potenzialmente interessaate. Oltre a quanto già evidenziato riguardo l'adattistica costituita dalle due iniziative della Conferenza dei Sacerdoti dei Comuni di San Didero, Berzolo e Avigliana, si sogna se che, se le opere non in direttissima vena verso ampiamente coniungibili a modellare opere già realizzate o in corso di realizzazione sulla spina desira, interessando quindi anche Comuni ancora oggi da colonnati nelle fasi iniziali, come quelli San Giorio, Villar Faverinado e Sant'Antonino. Quindi zero.</u>
		<u>In nessuno dei due progetti l'operazione 2016 è valutato come critica (in questo modo i casi delle opere già liquide in poche righe, con la classificazione che le nuove collaborazioni sono inevitabili in causa delle interferenze che stanno con l'opera già approvata [la NLTL]).</u>
		<u>L'operazione zero è stata scelta inizialmente con specificabilità dei proponenti. Non però, in ogni fase progettuale presentata in preceduto.</u>
		<u>LTF e i proponenti procedono comunitariamente per piazze e storici successivi. Queste recenti integrazioni non fanno eccezione. Oggi però impone sempre ricorre "opere immobili", espressamente a indicare dalle normative compiti e funzioni. Proprio perché impediscono verificare adeguate delle imposte del "no fare", oltre ad imporre qualcosa VIA complessiva di fatto umanificando il rispetto delle leggi vigenti in materia.</u>
		<u>2. Ausili multi-criterio: Lo SIA dell'antiprogetto considera una rete di mulierche più simbolico sulle strade localizzate (Chianocco e San Didero), della quale deve generare la scelta della seconda opzione del SIA. Di fatto Aduca si ripete una inselva ed poi non spiega i criteri dei parametri adottati, che quindi possono apparire arbitrari. L'elaboratore cui si rinvia (Altermobile di progetto) non solo nulla prende il triste carteggiata di confronto tra le due opere. Nel testo inoltre si fa riferimento a una "precedente base di progettazione Preliminare", sebbene nel FP non ci sia traccia dell'opera in oggetto. Se si tratta di un titolo, è deve intendersi invece il "progetto definitivo" presentato ad aprile 2013, ciò significa che lo stesso tra i due approni era già stato fatto, ben all'inizio, ed i commenti interessanti non furono discorsi essere</u>
1.		<u>In merito al finanziamento dell'opera si specifica la Del. CIPD 57/2011 in cui si approva il budget dell'opera (presentazione n. 1). In particolare il PIB vede sviluppo nell'ipotesi di realizzazione in due fasi come previsto nell'aggiornamento del Progetto dell'opera, di cui la prima fase costituita dal collegamento Stresa-Maurienne-Suisse-Bassengia, cioè la Sezione Transfrontaliera come definita nel Nuovo Accordo Intergovernativo del 30.6.2012 mentre la seconda fase comprende il tunnel dell'Orsiera e le opere nella Piana delle Chiusse. L'aggiornamento dello Studio d'impiego Ambientale (SIA) è relativo solo alle parti varie della prima fase funziona e, come indicato nella Delibera CIPD N. 23 del 23.03.2012, identificata con l'idea utile dell'ambito est del Tunnel di Basec a Bassengia.</u>
2.		<u>In merito si rimanda al quadro prescrittivo</u>
3.		<u>3.4. In merito al sito di ridensificazione dell'antiprogetto in Comune di San Didero si fa riferimento al quadro prescrittivo del presente paragrafo. In particolare, in merito all'adattamento si fa riferimento a questo prescrittivo del presente paragrafo al richiede di rivisitazione l'orientamento in base alle reali necessità, di rivedere il progetto, presentare un nuovo progetto con adeguati soluzioni del punto di vista architettonico e del risparmio energetico del sito dell'antiprogetto nel Comune di San Didero e dei risultati di risavolo del fiume Dora e presentare un nuovo progetto per i punti scelti sulla Dora di accesso all'Autopista di San Didero in modo da migliorare l'inservimento presente sotto e la qualità architettonica.</u>
4.		<u>5. Si rimanda al quadro prescrittivo del presente paragrafo, quale è presto il munizipale più ambiguo per le componenti in accordo con ARAPA Premitto.</u>
5.		<u>6. Nella competenza del MATTM</u>
6.		<u>7. Il Proponente nel SIA sviluppa ampiamente lo studio degli aspetti rispetto al quadro</u>

		<p>Inviati alle Conference dei Servizi del 28 maggio e del 13 giugno delle quali sono stati esclusi i nonostante le critiche diffuse sull'elenco.</p> <p>4. Strumenti di programmazione e pianificazione. Lo STA elenca diversi punti di programmazione territoriale: PPT, PTC, PTR, PAL, ecc. Da un'analisi lettera di oggetto di tali, l'area individuata per l'occupazione fuoriporti di Susa sembra essere esclusa da ogni potenziale intervento, perché ad esempio il livello previsto dal progetto interinfruttibile pesantemente con l'industria del fiume Dora in avvenuta espansione o allargamento. Inoltre l'area di Seo Didero è sia deprezzata e soggetta a nuovi dati disponibili che non ad un suo peggioramento, indirizzo chiesto delle più recenti norme piemontesi e italiane ed europee, è programmata allo stesso comune.</p> <p>5. Induzi su Susa: Gli impatti sulla fauna sono più trascurabili superficialmente.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La funzione di corridoio ecologico dell'area viene liquidata come emergente, rendendone espressamente prevista da pesanti rigenti; - Finora, ora da quasi completamente buia, verrà trasformata in quasi completamente illuminata con luci led/led, senza che sia spiegato affatto l'impatto su specie particolarmente vulnerabili e protette dalla UE come i pipistrelli o i lepidotteri rari, ecc. <p>6. Temistica: Il progetto per il nuovo aeroporto indica in meno di un anno (31/12 nel STA) il tempo necessario alla costruzione. Tale tempietica appurata economicamente ottimistica. Inoltre, il tempo di realizzazione è stimato in 29 mesi nell'analisi multi-criterio e in 25 mesi nel cronoprogramma dei lavori. Entroscalo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lo STA descrive la modernizzazione del velivolo in materia di retta da altri elenchi progettuali. In entrambi i casi la direzione presieduta dal velivolo non sembra tenere conto delle particolari condizioni di una valle alpina, ad aprire un'area guidata come se fosse localizzata in pianura. Infine emozioni descritte non tengono conto del fondo comune già presente in luogo, che in bassa val Susa non è assolutamente trascurabile. Ancora una volta, tale mancanza d'acquiescenza di fondamentale ogni scelta valutazionale sugli impatti di queste nuove opere. - I raccolti di legno in fase di coltivo e di esercizio non sono quantificati. <p>Si prevedono effettivamente gravi perdite di emissioni acustiche, e si dichiara la necessità di richiedere al Comune di San Didero la necessaria delega. Ma questo è l'obiettivo soltanto per la fase di costruzione, mentre in fase di esercizio si dichiara "transurabile". L'impatto senza nessuna ulteriore spiegazione.</p>	<p>emissivo e dimostra che, a parte qualche momento critico soprattutto in base di cambiare, in generale attraverso il monitoraggio sulla conseguente si potrà controllare e contenere i suoi effetti.</p> <p>Inoltre si segnala che all'interno del quadro preventivo del progetto parere è richiesto l'aggiornamento del PDA in accordo a con la superstrada di ARPA Piemonte e che è perista la realizzazione del monitoraggio per operativi per la fase di esercizio che permetterà di verificare l'affidabilità delle misure di mitigazione previste.</p>
40	DVA-00-2014-0000145 Ddl 21/01/14	<p>Osservazione del consiglio della Città di Susa: Renzo Antonia, Baldone Luigi, Sottemano Walter</p> <p>Si ritiene che l'intervento sia inaccettabile con i pericoli di tutela del patrimonio ambientale e in contrasto con i più importanti sopravvissuti, la demarcazione di nuove aree (66.000 mq aeroporto + 73.000 mq guida sicuri) in gran parte localizzati lo arte esondabili</p>	<p>progetti di Autogru e Guida sicura sono in risoluzione a due indirizzi. Si rimanda al progetto prescrittivo del progetto parere</p> <p>- Costi delle rilocazioni; Non di</p>